

Illinois U Library

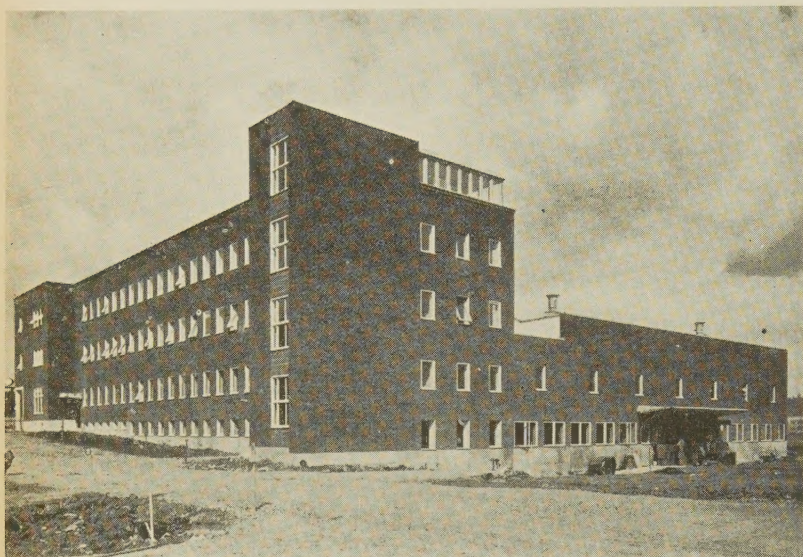


A6 BYGGMÄSTAREN
1954 arkitektur

Malmö stad valde för sitt nya badhus

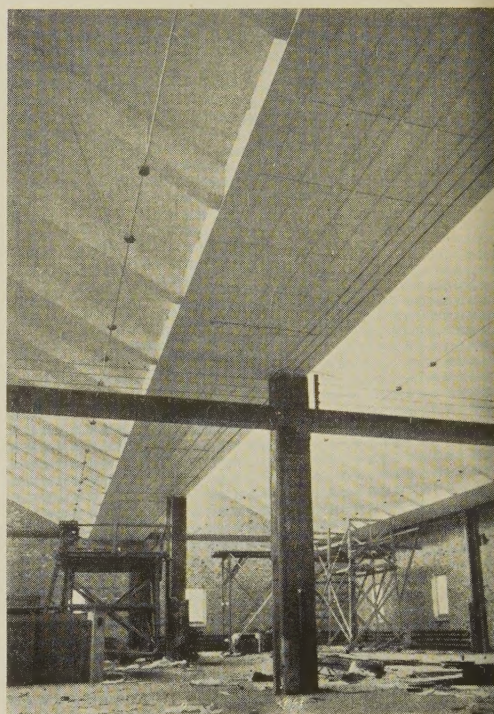
FRENGER

värmestrålande undertak



Arencos nya kontors- och industribyggnad där 1 300 m² FRENGER-värmestrålande undertak monterats.

FRENGER-strips i verkstadshallen.



FRENGER

-takets kombinerar den naturliga uppvärmningsprincipen med kylning, akustik och ventilation.

FRENGER

-takets kan med fördel kombineras med våra aluminiumundertak, varvid kostnaderna kunna nedbringas högst avsevärt.

FRENGER

-takets amorterar dessutom snabbt den något högre anläggningskostnaden på grund av den synnerligen goda värmeekonomien.

FRENGER

-takets goda kylningseffekt ökar arbetsprestationen under heta sommarkvarar.

FRENGER

-strips för snabb och billig industriuppvärmning.

ZERO

AKTIEBOLAG

STORA NYGATAN 38 • STOCKHOLM
TEL. VÄXEL 23 27 05

Avdelningskontor i Malmö
Hjortackegatan 8 • Tel. 335 10

Avdelningskontor i Gävle
Åkargatan 57 B • Tel. 130 23

Strålningsuppvärmning enligt system FRENGER är licensierad i 16 länder.

INNEHÅLL:

TENGVIK, NILS: *Nils Royen 1880—1954.*

GEDDA, STEN: *Användning av kabelbetong i Sverige.*

FRITZELL, GÖTE: *Hur korrekt blir förspänningen? Några synpunkter och erfarenheter från förspända brobyggnader.*

HSB:s byggnadstekniska utredningar

1 Standardkök (slutsåld)

2 Undergrund och grundläggning vid husbyggnader

Kr. 3: —

3 Analys av hyreskostnaden

Utredning utförd av SAR Kr. 3: —

4 Några av HSB:s byggnadstekniska nyheter och uppfinningar

Kr. 3: —

5 Källare och vindar

Kr. 3: —

6 Förskolor och daghem

Kr. 3: —

7 Ekonomisk storlek för panncentraler

av John Rydberg Kr. 3: —

8 Gemensamhetslokaler

Kr. 14: —

9 Kostnadsfaktorer vid stenyttvägar

Kr. 3: —

Rekvireras i bokhandeln eller direkt från

BYGGMÄSTAREN

FÖRLAGSAVDELNINGEN

Kungsgatan 32, Stockholm Postgiro 3124

Organ för Stockholms Byggnadsförening och Svenska Arkitektföreningen, avd. av Svenska Teknologföreningen. Adress: Byggmästaren, Kungsgatan 32, Stockholm. Tel. 23 31 05. Postgiro 3124

Redaktörer: Civilingenjör svr Gunnar Essunger och arkitekt SAR Tore Virke. Redaktionssekreterare: Arkitekt SAR Hillevi Svedberg.

Redaktionskommitté: Arkitekt SAR Hans Asplund, civilingenjör svr Lennart Backmark, arkitekt SAR Haqvin Carlheim-Gyllensköld, civilingenjör svr Sture Haag, arkitekt SAR Torbjörn Olsson och ingenjör Ernst Wohlin.

Redaktionsombud: Dir. Victor Bährner och länsarkitekt Ebbe Borg, Malmö samt arkitekterna SAR Gunnar Hoving och Per-Olof Klang, Göteborg.

Ansvarig utgivare: Arkitekt SAR Moje Bergström. I tidskriften gjorda uttalanden stå för författarnas räkning och äro endast om så anges att anse som uttryck för ståndpunktstagande av någon av de föreningar, som utge tidskriften.

Byggmästaren utkommer med 24 nummer om året. 12 nummer behandlar arkitektur och 12 nummer byggnadsteknik.

Prenumerationspriser för belår:

	Sverige Danmark Finland Norge	Övriga utlandet
Endast lösnummer upplaga A + B (24 nummer)	30: —	40: —
Endast lösnummer upplaga A (12 nummer) Arkitektur...	20: —	30: —
Endast lösnummer upplaga B (12 nummer) Byggnadsteknik	20: —	30: —
Lösnummer + klotband upplaga A + B	45: —	55: —
Lösnummer + hfr. band upplaga A + B	55: —	65: —

33 ÅRGÅNGEN

INNEHÅLL

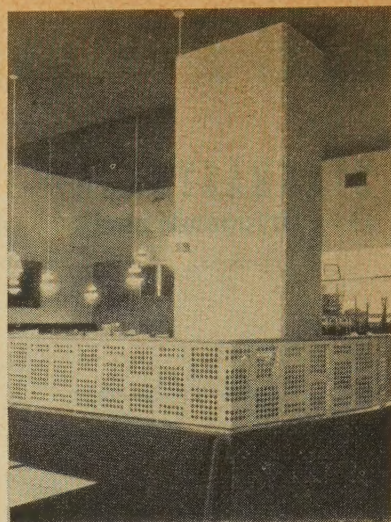
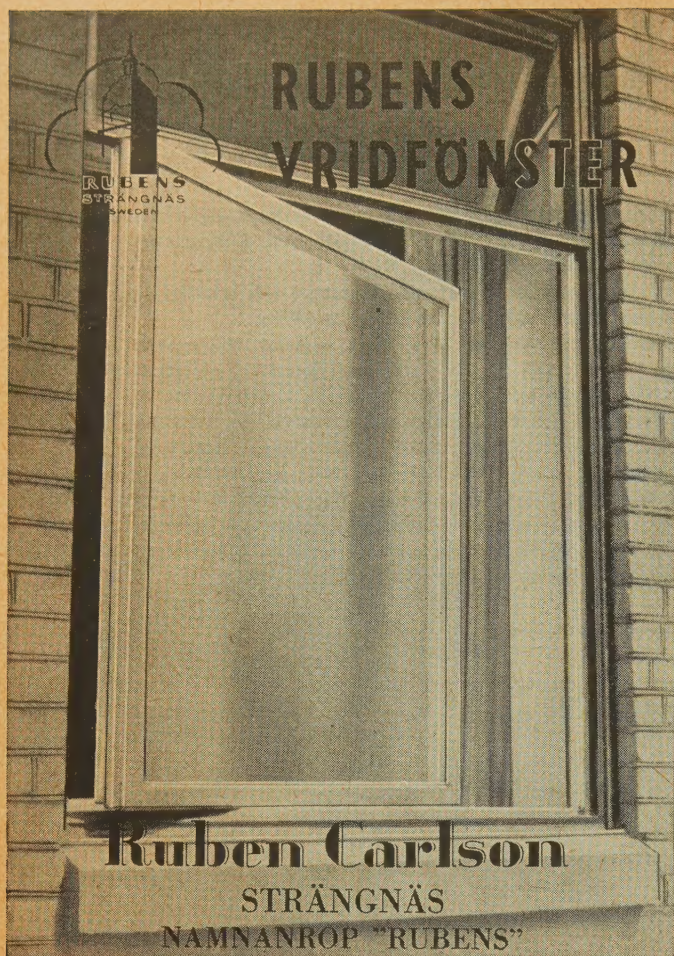
5 JUNI 1954

DK 711.432(485 Stockholm)

BYDÉN, ALF: *Stockholms skönhet. Några reflexioner.* Byggmästaren 33, (1954) nr A 6, sid. 137—139.

Debatten om Stockholms skönhet vid Svenska Arkitektföreningens sammanträden 17 mars och 5 april 1954.

Utdrag ur föredrag och diskussionsinlägg av: C-F AHLBERG, ALF BYDÉN, BENGT GATE, HERMAN JANSSON, CARL-HENRIK AF KLERCKER, YNGVE LARSSON, ALBERT LILIENBERG, GÖSTA LUNDBORG, SVEN MARKELIUS, TORBJÖRN OLSSON, TAGE WILLIAM-OLSSON, GÖSTA SELLING, GÖRAN SIDENBLADH, HARALD THAFVELIN. Byggmästaren 33, (1954) nr A 6, sid. 140—164.



GLASMOSAİK
Restaurant
Östermalmaren
Stockholm

Arkitekt
Oskar Nilsson

VI FÖRA ALLA TYPER AV ITALIENSK MOSAİK A. B. GLASMOSAİK

SPECIALUTSTÄLLNING GREV TUREGATAN 34

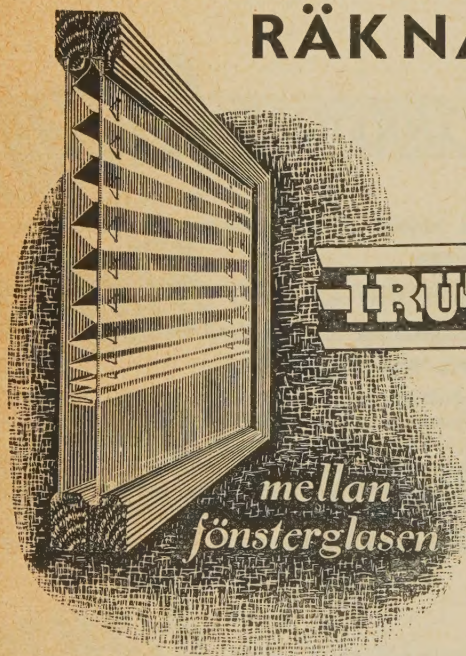
TEL. 61 65 44 — STOCKHOLM

VISAS I VÅR MONTER HOS BYGGTJÄNST
KUNGSGATAN 32, STOCKHOLM

RÄKNA FRÅN BÖRJAN

med IRUTA

det lönar sig ...



Vårt inregistrerade varumärke

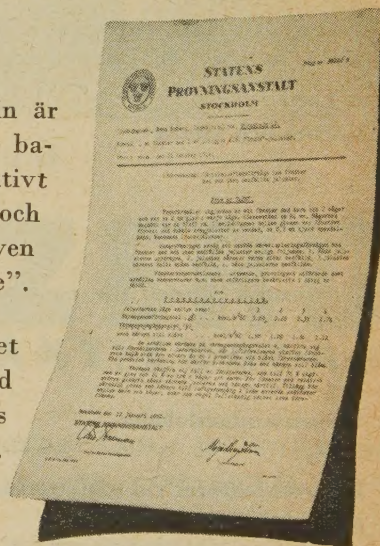


garanterar Eder en väl genom-
tänkt avskärmningsanordning med
det för ändamålet bästa materialet.

IRUTA-JALUSIN SÄLJES GENOM LEDANDE VARUHUS, MÖBELHANDLARE OCH JÄRNHANDLARE

IRUTA-jalusin är
nämligen inte ba-
ra ett effektivt
skydd mot sol och
insyn, utan även
en duktig "bränslebesparare".

Mellan 20 och 40 % av bränslet
förloras fönstervägen. Med
IRUTA i fönstren nedskäres
dessa bränsleförluster med 23 %.



Sven Euberg

INGENIÖRSFIRMA AB
Stockholm 42 Tel. 47 25 80

Statens Provningssamtals intyg
nr 36 102 avser värmeisolerings-
utan IRUTA-jalusier.



STOCKHOLMS SKÖNHET

Några reflexioner

DK 711.432(485 Stockholm)

Diskussionen om Stockholms skönhet på Svenska Arkitektföreningen blev förvirrande, tjugande, inspirerande, tröttande.

Man tog sig dit för att höra hur i ett ansvarigt samhälle något så fult som den nya bron över Söderström kunde komma till utan att någon var ansvarig därför. Eller för att få reda på om Stockholms stadsplaneproblem är så komplicerade att endast ett fåtal fackmän och »kommunaljannar» (Yngve Larssons uttryck) kan förstå dem. Man hade kanske kommit dit för att höra dödsdomen över funktionalismen. Eller man hade bara kommit dit för att åhöra nya skandalhistorier och munhuggning mellan gamla koryféer. Det fanns också många som kom i ett positivt uppbyggingsärende, med en längtan att konstruktivt bidra till det framtida Stockholm.

Alla fick sitt.

Men vad gav diskussionen av bestående värde? I vad mån kan den påverka den utveckling som trots allt (enl. Markelius) ännu står öppen?

Borgarrådet för stadsbyggnadsroteln rapporterade dagen efter i AT att debatten inte givit mycket. Ytligt sett blev kanske resultatet ringa. Men här hände något ganska väsentligt. För första gången på länge diskuterades och förfäktades Skönheten i den offentliga debatten, där den tidigare varit tabu. Det var något av första rondan i en boxningsmatch, där den ene kämpen liksom kände sig för med alla de stötar som en gång ingått i hans arsenal och förut blixtnsnabbt stått till hans förfogande. Första rondan blev en uppvisning i skuggboxning. Den slutade inte sämre än oavgjord.

Det är med största hopp man ser framåt mot de kommande ronderna. Byggmästaren, som i detta

nummer ger ett sammandrag av debatten, kommer inom en snar framtid att ägna ett nummer åt de officiella projekt, som står närmast i tur att förverkligas och de alternativ, som bl. a. William-Olsson arbetat med. Svenska Arkitektföreningen utarbetar en resolution som skall ställas »till de myndigheter och instanser som är intresserade». Varför inte till Konungen? Frågan är riksviktig och mer står på spel än bara Stockholms skönhet.

För att få en överblick av vad som egentligen hände på diskussionen har jag valt den lilla serveringen på Fjällgatan till utsiktspunkt. Svenska Teknologföreningens fullsatta lokal i all ära, men det är här man ser detaljerna i deras rätta proportioner. Solen står som ett glödande klot över Storkyrkan, och Strömmen har antagit en nästan laxfärgad skiftning, där djurgårdsfärjor och motorbåtar ritar sina vattniga mönster. Borta på Skeppsbron kryper bilarna fram som skalbaggar. Man kan nätt och jämnt uppfatta stadens brus, svävar liksom en bit ovanför och får lättare en helhetsbild.

Nya hus kommer. Den gamla raka, vågräta silhuetten, varur Riddarholmskyrkan och alla de andra sticker upp sina spiror och torn, förnyas successivt. Kungsklippan, Kvinnohuset, Hötorgshuset... inte blir stan fulare — tvärtom skönare! Solen lyser plötsligt på övre Gärdesbebyggelsen under det att staden i övrigt ligger i skugga. Det är som att skåda ett Jerusalem däruppe på höjden. Ett av de vackraste inslagen i stadsbilden! En stad i utveckling; om man ser framåt nota bene.

Här är mina tankar analoga med vad som ofta återkom på Sv. Arkitektföreningen och som låg bakom den ganska svåra kritiken mot Skönhetsrådet. *Stadens försköning måste följa den konstruktiva linjen. Trafikleder måste byggas, ny bebyggelse måste ersätta gammal.* Skönhetsrådet måste hjälpa till i kampen om de väsentliga skönhetsvärdena i Stockholm, hjälpa till att dana det nya Stockholm,

Vinjetten: Konung Kristierns intåg i Stockholm den 7 sept. 1520. Efter ett kopparstick af Dionysius Padt Brugge, stucket i Stockholm 1676 efter ett numera förkommet träsnitt, som Gustaf Vasa lät utföra i Antwerpen 1524.

som oemotståndligt växer fram. Det är frestande att slå sig till ro med uppnådda resultat men hur stolta skulle vi i dag kunna vara över gångna generationers mästerverk, om de som skapade dem hade varit alltför försiktiga och inte vågat drömma de djärva drömmarna?

Så som idealen växlar, så växlar också varje tids byggnadskonst. De ekonomiskt-tekniskt-estetiska värderingarna växlar ständigt, och människan vill naturligtvis i varje givet ögonblick konkretisera sina ideal. På grund av den inneboende trögheten i stadsbyggandet förverkligas idealen oftast först så sent att utvecklingen gått förbi. Beslut, som fattats, kommer att i nästa generation uppträda som tidsinställda bomber. Det exempel som gavs i debatten: den utblivna Smedsuddslinjen, som resulterat i det höga näset mellan Söder och Tegelbacken, och som kanske en dag innebär att järnvägståg kommer att gå fram under Riddarholmskyrkans kor, visade att vissa viktiga beslut kan komma att visa sina verkningar först efter ett kvarts sekel.

Att man då fällde det nu så kritiserade avgörandet har två skäl. Det första är att Människans för många inte alltid räcker till; därom kan intet sägas. Men att detta beslut fattades utan att det fanns någon översiktsplan för Stockholms utbyggande, kan inte undandra sig en kraftig kritik.

I dag sker lika stora avgöranden, beslut fattas som formar innerstaden speciellt då Nedre Norrmalm. Generalplanen, som för övrigt endast överblickar en tioårsperiod och dessutom snöpts av ekonomiska myndigheter omfattar icke Nedre Norrmalm, där man i stället hänvisas till 1945 års plan. Denna plan var i sin tur baserad på 1939 års trafikräkning. Med den snabba utveckling som motortrafiken genomgått, kan inte målsättningen vara densamma som då. Trots detta framlades tre delstadsplaner, som tillsammans omfattar $\frac{1}{3}$ av hela det aktuella området, just innan nästa trafikräkning 1953 (att de två första av dessa planer är av hög klass förändrar inte saken). Man får hoppas att den översiktsplan, som är under utarbetande, tar sikte på ett funktionsdugligare city och syftar längre framåt i tiden. Man hoppas också att planen färdigställs och offentliggöres så snart att den får någon betydelse för de resterande delstadsplanerna. Så länge den ej är offentliggjord, är man böjd att anse att översiktsplan saknas eller att målsättningen är föråldrad.

Det säger sig självt att frågan om offrande av oersättliga natur- och skönhetsvärden icke får bli avhängig av kortsynta avgöranden, som förlorar sin aktualitet utanför snävt dragna tidsgränser. Det framgick tydligt av debatten att stockholmare bör kunna fordra en mer framsynt och djärv planering, som inte raserar oersättliga skönhetsvärden för vinnande av temporär lättnad i en besvärlig fråga. Drag i tidsnöd, för att begagna W-O:s vokabulär, har ytterst sällan den nödvändiga kraften.

Det står klart att ett av de vitalaste spörsmålen i frågan om skönheten (den stockholmska likaväl som den generella) är vilken roll formskaparen, i detta fall stadsplaneraren, spelar i det komplicerade skeende som utspelas då en viss tidsepok med sina föreställningar och ideal utformar sina visuella ut-

trycksmedel. Hur skapas demokratisk arkitektur? Det är det brännande problemet, som för övrigt senast diskuterades av de yngre arkitekterna i vintras. Formgivaren, fabrikanten, politikern påtvingar nutidsmänniskan sina alster. Hur uppskattar hon dem? Innebär demokrati att majoriteten till punkt och pricka bestämmer vad den vill ha? Eller finns det plats för intuitiva värderingar av vad nästa generation önskar?

Det finns hos varje människa en skönhetslängtan, en skönhetsdyrkan som kanske koncentreras på balkonglädans blomsterodling eller på den polerade bordskivan i finrummet eller på de »säkra» skönhetsvärden som historiska byggnader eller erkända konstnärers arbeten kan ge. Det är oftast närmiljöer det gäller, då det för den enskilde är svårt att i den kaotiska, snabba utvecklingen av i dag få en överblick över helheten. Här gäller för oss arkitekter att söka ge denna överblick, att sätta problemen in i sina stora sammanhang, att påvisa vilka värden som står att vinna, vilka värden som kan gå till spillo t. ex. i ett kortsynt ekonomiskt resone-
mang.

Det är alldeles riktigt, som dr Yngve Larsson påpekade i debatten, att dessa problem inte är något privilegium för en speciell yrkesgrupp. Det är nödvändigt att alla som har krafter bidrar. Men det står också klart att arkitektkåren med sin speciella utbildning har en oerhört stor del av ansvaret för att skönheten inte kommer bort i de stora stadsplanefrågora.

Vår tids ideal är grundat på begreppet samarbete, och kommittéformen är därför naturlig, då det gäller viktigare projekt. Men det ligger en dold fara i denna samsarbetsform. Om samtliga kommittéledamöter har helhetssyn och förmågan att sätta sitt speciella kunnande i rätt relation till helheten, så ger den addition, som ett kommittébeslut alltid innebär, den bästa slutprodukten. I motsatt fall däremot, kan ensidiga synpunkter förrycka helheten, och resultatet tillkommer visserligen på demokratisk väg men blir dåligt. Vid problem där skönheten spelar stor roll, blir denna konflikthanledning allvarligare och stadsbyggnadsproblemen tillhör kanske de allra besvärligaste.

Nedre Norrmalmsdelegationen och dess arbetsutskott löper på grund av sin sammansättning av fackfolk från stadens olika myndigheter stor risk att prestera additioner i stället för hela och sammanhängande projekt. Det är uppenbart att skönheten inte kan adderas till ett projekt, där redan vissa avgöranden skett. Den måste finnas där och ägnas tillbörlig respekt ända från begynnelsen. Varje ståndpunktstagande från början till slutet måste omfatta även den estetiska sidan. För den skull torde Nedre Norrmalmsdelegationens enda chans att framföra goda stadsplaner vara att arbetet anförtros ett intimt samarbetande team under ledning av en högt kvalificerad fackman, som till fullo behärskar skönhetsproblemen.

Inför det kommande valet av stadsbyggnadsdirektör (efter omorganisationen den post som förenar nuvarande stadsplanedirektören och stadsarkitekten) är det synnerligen angeläget att understryka vikten av att denna post anförtros en fackman med stor livserfarenhet och gedigen utbildning, och som desslikes

har en konstruktiv och skapande fantasi. Det politiska inflytandet må komma via den nämnd, som är stadsbyggnadsdirektörens uppdragsgivare, stadsbyggnadsnämnden. Detta måste innebära tillräcklig garanti för en demokratisk stadsplanering. Att sätta en yrkespolitiker på denna post, vilket faktiskt är på tal, måste ur denna synpunkt vara onödigt, och ur stadsplaneteknisk synpunkt direkt olämpligt, om han icke äger de ovan nämnda kvalifikationerna.

En annan reflexion tränger på. I brådskans tecken har Tegelbacksfrågan efter flera decenniers diskuterande kommit i det läget att stadsfullmäktige kände sig tvungna att göra något. Med största tvekan bestämde man sig för ett år sedan för det av Nedre Norrmalmsdelegationen framlagda underfartsalternativet, ett skamligt dåligt förslag. Samtidigt beslöt man salomoniskt att arbetet på det kombinerade förslaget skulle fortsättas, och att inget finge

göras som uteslöte möjligheten att senare kasta om till detta. Det var dessa underligheter som i sinom tid utlöste denna diskussion, i all synnerhet då förslagen brister vad beträffar skönheten. Här är plats för en kraftig protest från arkitekternas sida, som åtminstone skulle kunna hjälpa stadsplanekontoret i dess kamp för det kombinerade förslaget — eller ännu hellre — ett nytt bättre förslag.

Tegelbacken är nämligen ett nyckelproblem; kan skönhetssynpunkterna inte hävdas av fackmannen på denna i stadsbildsmässigt hänseende ytterst känsliga punkt, så lär det bli än svårare i fortsättningen. Kan vi hoppas att S. A. snarast tar upp detta viktiga delproblem till debatt?

Vid det kallnande kaffet skissar jag ett manifest. Ett manifest som innehåller högst rimliga krav, som flertalet stockholmare skulle kunna skriva under och som har de största chanser, om opinionen understödjer det.

Manifest

§ 1. Vi har rätt att fordra att de pengar som vi lägger ned för Stockholms nydaning användes på ett sådant sätt att även kommande generationer har glädje av dem. Vi stockholmare vill ha djärva grepp för de stora pengar vi lägger ned på stadens omdaning. Vi är faktiskt intresserade av hur det kommer att se ut de långa år vi kommer att leva med den. Vårt intresse slutar inte vid de besvärliga tekniska genomförandena med övertryckskasuner och stora brospann. Vi vill också ha *skönhet*.

§ 2. Vi vill ha garanti för att de naturliga element som skapar Stockholms särart och dess enastående skönhet inte fuskas bort.

§ 3. Vi vet också att vissa förändringar är oundvikliga, vi fordrar att våra förtroendemen åt oss skapar nya värden, som väl motsvarar dem som måste försvinna.

§ 4. Vi vill att dessa nyskapelser skall få en stor-

linjig utformning och på ett riktigt sätt manifestera vår tro på de demokratiska idealen.

§ 5. Vi fordrar att endast den yppersta sakkunskap får framlägga och ansvara för utformandet och utförandet av de genomgripande projekt, som vi förstår är nödvändiga. Dessa komplicerande problem av teknisk-ekonomisk-estetisk art får endast anförtros dem, som besitter stor livserfarenhet och har en gedigen utbildning i hithörande frågor och dessutom har en konstruktiv och skapande fantasi.

§ 6. Vi fordrar att våra valda förtroendemen vid det nära förestående valet av stadsbyggnadsdirektör, som i en person skall förena både stadsarkitekt och stadsplanedirektör, noga beaktar föregående paragraf.

§ 7. Vi förklarar, att likaväl som söndagstorparen icke får sin ros utan möda och uppoffring, vi också vill underkasta oss uppoffringar för att behålla vår stad skön.

Alf Bydén



Foto: Nordisk Konst.



Debattorsak nr 1: Bron över Söderström. Illgärning eller naturnödvändighet?

Foto: Harald Mjöberg.

Debatten

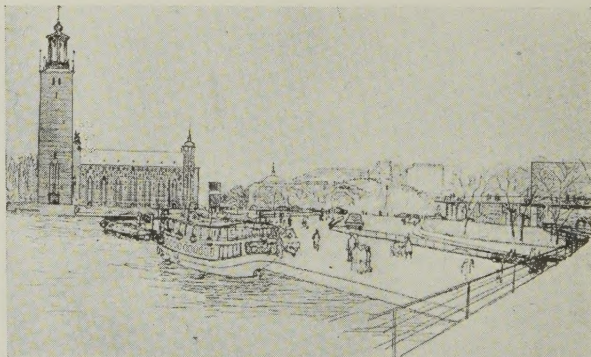
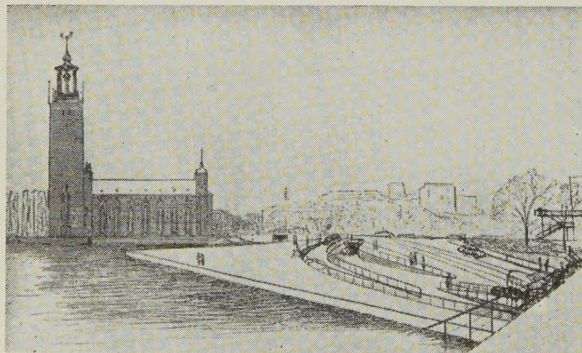
Svenska Arkitektföreningen tog vid sammanträden den 18 mars och den 5 april upp frågan om Stockholms skönhet. Ur debatten har följande inlägg saxats.

Ordföranden arkitekt SAR Bengt Gate:

Trafikregleringen och omgestaltningen av Stockholms centrala delar är en för arkitektkåren högst vital fråga. Det blir en probersten på vår tids kunskande, där vi inte får stå vanmäktiga inför en framvältande trafiklavaström.

Formuleringen av kvällens ämne »Stockholms skönhet» har givits en medvetet estetisk inriktning. Det

kunde ha formulerats mer tekniskt kyligt, som t. ex. Tegelbacksproblemet eller Trafiken och stadsbyggnadskonsten. Vi har emellertid tagit ordet skönhet i vår mun och därmed velat säga att det är arkitektkårens plikt att hävda skönhetsvärden och ej utan strid falla till föga för tekniska och ekonomiska argument. Ordet »skönhet» har inte legat väl till i arkitektmun de senaste 25 åren. Man hade väl hört för mycket



Debattorsak nr 2: Tegelbacken. T. v: Det av stadsfullmäktige med yttersta tvekan tagna underfartsalternativet. Perspektiv från nya järnvägsbron. T. h: Det s. k. kombinerade förslaget. Perspektiv från nya järnvägsbron.

bombastiskt tal om »skönhet» så man blev misstänksam och år 1930 uteslöts ordet ur arkitektens vokabulär. Arkitekturens och stadsplanekonstens högsta förtjänst var, att den fungerade. Inför den genom-

Förste inledare den 17 mars f. statsplanechefen i Göteborg arkitekt SAR Tage William-Olsson:

Om man i nådens år 1954 i Svenska Arkitektföreningen skall debattera Stockholms skönhet i den öppet uttalade avsikten, att i en kritisk situation försöka påverka utvecklingen i gynnsam riktning, så har inledaren av en sådan debatt en mycket svår uppgift — mycket svårare, skulle jag tro, än bara för 20—30 år sedan. Och detta därför, att *nu* talas det på ett helt annat sätt om »skönheten» än *då*. Man behöver bara slå i gamla årgångar av »Byggmästaren» för att få belägg för den satsen. Men det är inte lika lätt att säga varuti skillnaden egentligen består eller var dess djupare orsaker ligger.

Dessa djupare liggande orsaker måste man nog söka i de tänkesätt, som från de filosofiska lärostolarna så gott som över allt i västerlandet och här i landet framför allt i Uppsala, spritt sig till allt vidare kretsar och nu praktiskt taget genomsyrar vårt folks intellektuella skikt, bl. a. arkitekterna. Den åskådning jag här syftar på har bl. a. betecknats som »värdenihilism» eller »värderelativism». Den håller alla värderingar för rent subjektiva, av tid, plats, arv och miljö skapade reaktioner inför »verkligheten». Och med »verkligheten» förstås endast den fysiska verkligheten, den som kan bli föremål för »exakt» kunskap, som kan mätas och vägas. »Fult» eller »Vackert» är således enligt denna åskådning *icke* egenskaper hos tingen, utan endast reaktioner som tingen utlöser hos människorna. Till denna syn på människan och hennes relationer till tingen hör också en klart uttalad och energiskt förfäktad determinism. Allt — alltså även människan och naturligtvis då också vi arkitekter när vi talar om »skönheten» — lyder kausallagen. Allt tal om »fri vilja» är övertro och vidskepelse. I full konsekvens härmed betecknar t. ex. en psykiatriker som Per Henrik Törngren allt tal om ansvar, skuld och tillräknelighet endast som »ordvanor» och »prassel med stavelser».

Det är svårt att säga hur djupt tänkesätt som dessa trängt in i det allmänna medvetandet, men som vaken iakttagare kommer man inte ifrån, att tänkesättens förändring tenderat i denna riktning, *mot* en rent materialistisk syn även på skönhetens problem och *från* en diametralt motsatt, som Goethe givit uttryck åt i den berömda sentensen:

»Skönheten är uppenbarelsen av hemliga naturlagar, vilka henne förutan skulle förblivit för evigt förborgade».

Det är kanske inte så underligt, att det är svårare för en arkitekt av i dag att säga något vettigt om »skönheten» än det var för en generation, för vilken det klassiska skönhetsbegreppet ännu var en realitet.

I den dilemma jag alltså befinner mig, att å ena sidan säga något vettigt om Stockholms Skönhet men å andra sidan tala till ett auditorium, som jag vet

gripande omgestaltning av Stockholms centrum undrar jag, om vi inte gör rätt och klokt i att åter hävda skönheten som en realitet och som slagkraftigt argument.

vara i mycket stor utsträckning infekterat av tidens allmänt gängse materialistiska och deterministiska ideologi, tar jag min tillflykt till en liknelse, som jag påträffade i den norska kulturtidskriften »Spektrum» i en artikel av André Bjerke, betitlad: »Tanker over ett sjakkbret». — — —

»Schackspelet är en bild av livet» — satsen är väl åtminstone för schackspelaren en plattityd. Men man kan gå ett steg längre: »Schackspelet är kulturhistoriens skvallerpegel». Det är inte bara i pjäsernas art och rörelseschema en bild av det feodala samhälle som såg det födas, utan det är en bild av livet framför allt däruti, att det förenar tre av människolivets viktigaste ingredienser: kampen, konsten och vetenskapen — det kräver i lika mån vaken kampvilja, skapande fantasi och klar tanke. — — —

André Bjerke för i sin artikel efter denna i korthet refererade exposé av schackspelets kulturhistoria sitt resonemang vidare till en glänsande uppgörelse — man skulle vilja säga — ett schackmatt för hela den deterministiska världsåskådningen. I schackspelet härskar tvenne lagbundenheter, lika outhärliga, i lika hög grad konstituerande spelet som å ena sidan naturlagarna och å andra sidan de moraliska lagarna konstituerar människolivet.

Naturlagarna motsvaras av *spelreglerna*. Utan dessa vore inte naturen natur eller schack schack. I båda fallen lika bjudande, finns det intet i naturen och ingen schackspelare som kan sätta sig över dom. Men *spelreglerna* gör ingen schackmästare. Spelet självt har sin egen inhärenta lagbundenhet, som bl. a. säger att i stort sett besegrar den bättre spelaren den sämre, att ett svagt eller felaktigt schackdrag får sina obönhörliga konsekvenser, nota bene om motståndaren förstår att utnyttja det — alldeles som i livet ett felsteg, en försummelse, ett brott, en lögn får sina obönhörliga konsekvenser. Ljuger jag, blir jag tvungen att fortsätta att ljuga. Varje felaktigt schackdrag tenderar att begränsa den egna rörelsefriheten under det att mästerskapet visar sig just i att bevara rörelsefriheten. Det är inte *kausallagen* utan de *felaktiga schackdragen* som determinerar. En serie felaktiga drag kan försätta en spelare i en tvångssituation, där han till sist intet annat kan göra än det drag, som gör honom »matt». Ordet betyder inte för intet »död». — — —

Samtidigt finns det ingenting i schackspelets förlopp som är a priori determinerat. Det står vid varje drag den spelande fritt att göra ett bättre eller sämre drag och det finns ingen som helst möjlighet att med utgångspunkt från ett givet spelläge eller spelets hitillsvarande förlopp exakt förutsäga dess följande.

Och slutligen schackspelets lagar är *objektivt giltiga*. Hur subjektivt spelet än spelas, hur subjektivt

den enskilde spelaren än reagerar i de oändligt skiftande situationer han upplever, så bevisar det faktum, att vi talar om »starka» eller »svaga», »goda» eller »dåliga» drag, ett »vackert» eller »elegant» spel osv. och att värdeomdömena kan återföras på objektiva realiteter, att den moderna filosofiens värdenihilism eller värderelativism inte är verklighetstrogen — och även i detta viktiga avseende torde spelet vara en trogen bild av livet. — — —

Efter denna kanske något långa inledning skall jag dra mina egna paralleller mellan schackspelet och spelet om Stockholms skönhet, spelet om vidareutvecklingen av den miljö vi tagit i arv och som vi skall skapa åt oss själva och våra efterkommande.

Som arkitekter skall vi göra klart för oss, att vi bildligt talat spelar ett lika komplicerat, lika svårbemästrat — ja jag skulle vilja säga än mera komplicerat, och svårbemästrat spel än schackspelet, som vid spelöppningen, dvs. när Birger Jarl för 700 år sedan anlade staden, hade lika oändliga kombinations- och variationsmöjligheter, som schackspelet. Men undan för undan begränsas vår rörelsefrihet, inte minst genom de felaktiga drag vi gör oss skyldiga till.

Vi skall också göra klart för oss, att vi precis som i schackspelet har med tvenne helt olika kategorier av lågbundenheter att göra, båda lika bjudande, i lika hög grad konstituerande spelet. Topografi, teknik, ekonomi — det som hör hemma på det fysiska planet, som har med funktion och ändamål att göra, det är våra »spelregler». Dom kan ingen av oss, ingen enskild och ingen tid, sätta sig över.

Men spelreglerna gör ingen mästare. Vi gör våra »drag», bättre eller sämre. Men varje drag får sina konsekvenser, både enligt spelreglerna och enligt de högre etiska, estetiska och logiska lagar, som är utslagsgivande för själva spelets gång.

Vi kan också fråga: vem är vår motspelare? — Och vi måste svara som Huxley. Han är oss förborgad. Men två ting kan vi säga om honom. Hans mål är att göra våra avsikter om intet och han är en mycket skicklig spelare. Framför allt skicklig i att utnyttja varje svagt eller felaktigt drag vi gör oss skyldiga till. Inte minst har han visat sig som en mästare i att utnyttja våra felaktiga drag för att försätta oss i tvångssituationer. En mästare är han också i att utnyttja våra mänskliga svagheter: den bristande vakenheten, kortsyntheten: vår »jalousie de métier», vår rädsla för att ta ansvar, vår rädsla för den allmänna opinionen och kollegernas omdömen. Han utnyttjar lika skickligt genomsnittsmedborgarens fåfänga som idealistens önsketänkande. Det går en så konsekvent linje av slughet genom hela hans »spelstil», att jag för min del inte skulle tveka att nämna honom vid namn: Lucifer, den gamle ormen som i tidernas begynnelse frestade Eva att äta av kunskapens träd på gott och ont», som gav oss friheten att välja och därmed gjorde oss till människor och skapade hela vår mänskliga problematik, bl. a. den problematik vi diskuterar i kväll. Om någon rycker på axlarna åt detta tal, så låt mig erinra om att jag talar i liknelser, och att även om Lucifer till äventyrs inte alls existerar, så gör det varken till eller från i mitt resonemang. Situationen i dag är vad den är, och den utveckling, som fört oss dithän har både

i stort och i enskildheter försiggått *precis som om han existerade.*

Låt oss således inte underskatta vår motståndare. Och hur komplicerat vårt spel är, det kanske allra bäst framgår om vi jämför schackspelets och våra spelregler. Schackspelets regler har åtminstone 500 år trotsat alla försök att förändra dom och följaktligen har man kunnat underkasta spelet en ständig fortgående vetenskaplig analys och utbilda häremot svarande teorier. *Men våra spelregler är utsatta för ständigt fortgående förändringar.* Tekniken och ekonomin är helt andra nu än på Birger Jarls eller Tessins tid och på sistone har som bekant tekniken utvecklats i ett så rasande tempo, att intresset kommit att koncentreras mera på spelreglerna än på själva spelet, och därvid först och främst på trafiktekniken. Intet ont häri. Tvärt om — spelreglerna skall diskuteras och trafiktekniken är ett oerhört intressant studium. Men det har gått så långt, att massor av inte bara trafikteknikerna själva, utan även arkitekterna, kommit att förväxla spelreglerna med själva spelet. Man diskuterar spelreglerna och tror att man diskuterar Stockholms skönhet. »Und der Teufel lacht dazu!»

Bland annat visar detta vilket dynamiskt tänkande vi måste prestera om vi skall ha någon utsikt att ta hem spelet. Vore våra spelregler fasta så som schackspelets, då skulle vi kunna spekulera t. ex. över vilket »drag» en Tessin eller en Östberg skulle göra i vår situation. Men med våra föränderliga spelregler är det hopplöst. Jag säger inte detta, därför att jag tror att sådana spekulationer skulle ha något värde, utan tvärt om, därför att de är *värdelösa* men att det likväl har förekommit, att svaga spelare försökt att motivera sina svaga schackdrag just med hänvisning till Tessin och att sådana motiveringar faktiskt har tagits på allvar av en hel gott folk i denna stad, som inte saknat inflytande på spelets gång. Det enda vi kan säga är, att säkerligen hade Tessin gjort lika mästerliga drag med våra spelregler, som han gjorde med sina egna. Och kanske vi kan säga en sak till: Säkert hade han inte spelat det räddhågade spel, som under de sista decennierna spelats om Stockholms skönhet. Vad han än var — räddhågad, tvehågsen var han aldrig —.

När jag nu försöker göra en snabbanalys av spelets hittillsvarande förlopp, vill jag uttryckligen betona, att jag inte gör anspråk på något annat, än att denna analys möjligen kan vara en tankeställare, en upptakt till en givande diskussion. Men det synes mig som en gansk lätt uppgift att med utgångspunkt från kända fakta och med den överblick vi nu kan skaffa oss, påvisa hur det svaga spelet, de olyckliga eller rent av felaktiga drag som tid efter annan gjorts, haft nya svaga eller felaktiga drag i sitt släptåg och hur vi undan för undan drivits in i en situation, som på ett skrämmande sätt liknar schackspelets tvångsmatt. Ifråga om Söderström — trakten kring Kornhamnstorg och Slussen — är jag rädd vi måste erkänna, att spelet redan är förlorat. Och beträffande Stadshustrakten och Slottstrakten är ju situationen faktiskt, så vitt jag förstår saken, den, att endast ett mycket djärvt, ett mycket offensivt spel — något i stil med de »offerkombinationer» varmed schack-

mästare ibland lyckats vända en till synes hopplös situation till sin fördel — här kan rädda oss från ett katastrofalt nederlag.

Under Stockholms första 400 år kan man väl knappast tala om Stockholms Skönhet som ett problem — stadens läge på holmarna mellan Mälaren och Saltsjön är ju sådant, att det inte gärna kunde bli annat än en vacker stad och det övertygar ju alla gamla målningar och stick om, även om mycket av dom är skönmålningar. Och kommer vi in i Stormaktstiden behöver man bara hänvisa till Svecia Antiqua för att förstå vilken övermåttan tacksam uppgift den tidens arkitekter hade. Men med stormaktstiden föddes även problematiken. År 1654 fick de la Vallée i uppdrag att bygga om gamla borgen »Tre Kronor» till ett modernt renässansslott och då tar han även tillfället i akt att föra fram en mycket djärv och, som det ofta heter, »storstilad» stadsplanetanke. Örnehufvud och Clas Fleming hade ju lagt upp och delvis genomfört det i huvudsak rätvinkliga gatunät över malmarna, som består ännu i dag. Men de la Vallée hade inte för inte som så många av oss varit i Rom, där Piazza del Popolo med Corson, Via Ripetta och Via Babuino eller Strada Pia inte förfelat sin verkan. — Stockholm var inte längre en blygsam handels- och fästningsstad långt uppe i norr — det hade blivit en stormakts huvudstad och de krigiska bragderna, de politiska och ekonomiska framgångarna hade kanske i någon mån stigit de svenska stormännen och deras arkitekter åt huvudet. De la Vallée föreslog Carl X Gustaf att dra en spikrak gata från tornet »Tre Kronor» till Jacobsdal vid Brunns-viken, sedermera omdöpt till Ulriksdal.

Carl X Gustaf lät sig detta magnifika projekt väl smaka och inte heller Carl XI:s förmyndareregering backade. Men så kommer Tessin. Som den mästerliga »schackspelare» han var, insåg han vilket svagt, för att inte säga felaktigt drag detta projekt var i spelet om Stockholms skönhet. Han betraktade den estetiska avsikten att genom den nya paradgatan framhäva Tre Kronor såsom alldeles förfelad. Han fann de oerhörda kostnaderna för gatans fullbordande bortkastade till ingen nytta och önskade i stället använda pengarna på själva slottsbygget och skapa en mot slottet vinkelrätt gående slottsbro samt ett regelbundet Gustaf Adolfs Torg. — — —

Tyvärr fanns på 1860-talet ingen Tessin till hands för att korrigera den Lindhagenska kommittén och betecknande nog finns Tessins slottsomgivningsprojekt inte ens omnämnt i dess betänkande. Och likväl hade ju Tessins argument på 200 år vunnit oerhört i styrka. Inte nog med att själva Brunkebergstorg med en betydligt mera solid bebyggelse än på hans tid fortfarande låg i vägen, utan därtill skulle Lindhagens Sveaväg ha sopat bort — naturligtvis Brunkebergstorg — men också Hötorget och Adolf Fredriks kyrka. Man kan inte förtänka stadsfullmäktige, som naturligtvis var imponerade av detta s. k. »storstilade grepp» på Norrmalms stadsplane-fråga, att de flyttade hela gatan så långt österut, att Adolf Fredriks kyrka och Hötorget fick ligga kvar. *Men därmed fick gatan samma skeva läge i förhållande till slottet, som Tessin så starkt opponerade sig mot* — och detta nu — när hans slottsbygge var fullbordat och Norrbro

byggd enligt hans recept! Men det bekymrade föga stadsfullmäktige, ty gatan påbörjades norrifrån, där just ingenting låg i vägen och man tänkte väl om Brunkeberg och dess öde, att den dagen den sorgen. Och som bekant har den sorgen inte varit ringa — tvärt om, detta direkt felaktiga drag i spelet om Stockholms skönhet, skulle ett drygt halvsekel senare få ödesdigra konsekvenser.

Men vid samma tid, 1860-talet, blev man tvingad göra ännu ett lika ödesdigert drag i spelet om Stockholms skönhet, nämligen järnvägens framdragande.

— — —

Nils Ericson beslöt sig för och lyckades genomdriva byggandet av den nuvarande sammanbindningsbanan. Man måste nog, med den erfarenhet vi nu har säga, att detta var ett felaktigt och ödesdigert drag. Han löste visserligen själva järnvägsproblemet på det enklaste och naturligaste sättet, men det gick ju ut över oskattbara värden utefter Riddarholmskanalen. Och dessutom kvarstod två ominösa tekniska problem olösta — nämligen banans korsningar med dels sjötrafiken, dels gatutrafiken.

Det dröjde heller inte längre än till 90-talet innan järnvägsstyrelsen fann det nödvändigt att åstadkomma segelfri höjd mellan söder och norr och efter en stor internationell tävlan, fick den tyske ingenjören Gleim i uppdrag att projektera en ny ingångslinje söderifrån över Långholmen — Smedsudden.

Till en början såg allt detta mycket lovande ut och tanken att flytta bort järnvägen från centrum slog mycket djupa rötter hos Stockholms befolkning. Men snart efteråt gjorde man ett nytt schackdrag — i och för sig såg det rätt bra ut, men precis som i schack fick det på annat håll helt oväntade konsekvenser. Man beslöt anläggandet av Hammarbyleden. Därmed löstes i ett slag frågan om segelfri höjd för järnvägen och järnvägsstyrelsen var inte sen att dra konsekvenserna. Smedsuddslinjen föll bort ur dess arbetsprogram och här börjar en hel serie tvehågsna, virriga och delvis uppenbart felaktiga drag från Stockholms stads sida.

Å ena sidan projekterade och byggde Ragnar Östberg stadshuset och baserade i viktiga avseenden dess situation och omgivningarnas utformning på den förutsättningen, att järnvägen skulle bort. Vart han syftade kom aldrig klarare till synes än de i akademi-projekt som Hedqvist och Högström utarbetade under hans ledning och som ända till ganska nyligen har varit nästan normgivande för stadshustraktens arkitektoniska utformning.

Å andra sidan svävade stadens myndigheter betänkligt på målet om järnvägens förflyttning, och våra förhandlare släppte utan vidare ifrån sig den sista trumf på hand, som dom hade mot K. Järnvägsstyrelsen, nämligen skyldigheten för SJ att låta svängbron över Söderström hållas öppen vissa tider för sjötrafiken mellan Mälaren och Saltsjön.

År 1918, framlade järnvägsstyrelsen ett projekt till ny infartslinje genom Mariaberget och på broar tangerande Riddarholmens utsida. Tengbom, som satt med i kommittén, lyckades emellertid med en synnerligen stark motivering slå ihjäl detta livsfarliga projekt. Tengboms litterära produktion är mig veter-

ligen inte synnerligen omfattande, men han har i varje fall presterat *ett* mästerstycke.

Efter första världskriget, när bilismen började visa tänderna, beslöt Stadsplanenämnden äntligen att uppgöra en generalplan för stadens utveckling, och såg sig om efter en generalplanechef, och så vitt jag kan bedöma en spelares kapacitet, så tvekar jag inte att säga, att vi i nyare tid bara har haft *en* spelare i mästareklass i Stockholm: P. G. Hörnell. På hans kampvilja fanns intet att anmärka och hans känsla för Stockholms skönhetsvärden var starkare, mera äkta, mera fri från dold egoism och personlig fåfänga än hos någon jag träffat; han hade en skapande fantasi som få men både vilja och känsla tyglade av ett knivskarpt intellekt och en omutlig sanningskärlek. Jag tror inte att någon, som kände honom, skall försöka jäva dessa omdömen och han är den ende, vars »spel», både i djärvhet, målmedvetenhet och kombinationsförmåga ligger i mästareklass. Han blev vår förste generalplanechef.

Hörnell var, som i varje fall den äldre generationen vet, en av de tekniker, som fört svensk ingenjörskonst ut i vida världen — han var anlitad som projektör framför allt i fjärran Östern. Han var professor i kommunikationsteknik vid Tekn. Högskolan. Men han släppte allt detta, för att helt ägna sig åt Stockholms generalplan. Hans första uppgift blev och måste vara en definitiv lösning av järnvägs- och bangårds- samt förortsbanefrågorna. Själv var han, när han tillträdde sin befattning 1922 anhängare av Smedsuddslinjen. Men hans studium av problemet ledde honom snart till den övertygelsen, att varje tanke på järnvägens förflyttning västerut var verklighetsfrämmande. Samtidigt var han fullt på det klara med att en helt ny bro för gatutrafiken mellan norr och söder snarast måste byggas om inte trafikförhållandena vid slussen och genom gamla sta'n skulle bli fullkomligt olidliga. Han satte därför hela sin spelstyrka på lösningen av problemen med dessa förutsättningar. — — —

Och Hörnell avslutar en mera ingående redogörelse för alla de manövrer och kontramanövrer, som förekommit i och utom Stadshuset med följande profetiskt klingande ord:

»Utredningen av Stockholms centrala problem har urartat till en fars. Eftervärlden får troligen anledning att betrakta den som upptakten till en sorglig tragedi.»

Jag skall inte här närmare gå in på hur spelet där-efter utvecklades — det är numera onödigt och skulle kanske bara riva upp debatter, som gudskelov är avslutade, som man får hoppas, för alltid. Men ser man spelet om Stockholms skönhet i stort måste man göra följande konstateranden:

»Sveavägstanken» slogs första gången ihjäl av Tessin, naturligtvis i främsta rummet just på grund av dess rent konstnärliga sterilitet, dess oförenlighet med den konception av slottet och dess omgivningar, som han själv ville förverkliga. Men han hade därvid god hjälp av dess inhänta ogenomförbarhet. När tanken för andra gången dyker upp hos Lindhagen, visar sig denna ogenomförbarhet däruti, att man visserligen kunde påbörja förverkligandet, men samtidigt måste offra projektets enda estetiska raison d'être, nämligen

inriktningen på slottsaxeln och Norrbro. En av de tävlande i nedre Norrmalms-tävlingen gav uttryck häråt i följande aforism: »Mit dem Plan von 1866 und der heutigen Stockholmer Karte in der Hand, kann ein jeder die alte traurige Geschichte verfolgen: Ein erhabener Geist sucht seine Verkörperung. Im Kampf gegen Mächte, die stärker sind als er, wird er verstümmelt; das Gerade wird krumm, das Sinnvolle verliert seine Bedeutung, das Grosszügige wird zum Unsinn».

Ja, i sanning, ett svagare och ett farligare spel om Stockholms skönhet har aldrig spelats. Det är som om Lucifer gått i skola hos Lasker — lärt sig spela på motståndarens mänskliga svagheter. Genom att appellera till önsketänkandet i järnvägsfrågan, lyckas han dels bli av med den ende motståndare, som han hade goda skäl att frukta — Hörnell — dels lyckades han genom att piska upp detta önsketänkande till ett verkligt furioso, genom att spela på falska förhoppningar, på personlig ärelystnad, på lokalpatriotisk fåfänga, provocera fram ett schackdrag, som mästaren Tessin på sin tid lyckades förhindra. Och genom att provocera fram detta farliga drag, lyckades han försätta oss i en tvångssituation, där *vi* inte hade mer än ett möjligt drag att göra: slussombyggnaden.

Det fanns gudskelov en och annan inom kommunalförvaltningen som i allt tumultet lyckades hålla huvudet kallt, bl. a. en man med ett betydande inflytande, som insåg att Lilienbergs Sveavägsprojekt ledde in i en återvändsgränd, och att det var ogenomförbart att det *inte* löste järnvägs- och brofrågorna och inte heller de allt mer pockande förortsbanefrågorna. Och eftersom man inte ville acceptera Hörnell och inte hade några alternativ till hans lösning men trafiksvårigheterna bara ökade, fanns det faktiskt bara en sak att göra, nämligen att bygga om Slussen. Genom något, som väl får kallas en kupp i stadskollegiet, lyckades Yngve Larsson skapa den s. k. 1930-års trafikkommitté, tillsatt av kollegiet och därför oberoende av stadsplanenämnden. Han lyckades koppla in Gösta Lundborg, trafikingenjör på stadsplanekontoret, på projekteringen och Lundborg kunde nu arbeta självständigt och inte under stadsplanedirektörens kommando.

Slussombyggnaden var i och för sig ett mycket tvivelaktigt drag i spelet om Stockholms skönhet. Hörnells brolösning hade i varje fall uppskjutit tidpunkten för slussregleringen högst avsevärt, i stället för att man nu med ett oerhört forcerat projekterings- och byggnadsarbete fick i främsta rummet sikta på största möjliga trafikkapacitet. Hade man fått längre tid på sig, är det också möjligt att man på ett eller annat sätt lyckats nå en bättre lösning. Men, som sagt, *vårt* svaga och *Lucifers* starka spel hade försatt oss i denna tvångssituation och vi gjorde vårt bästa — hur litet det än var i jämförelse med vad situationen i sig själv krävde.

1930 års trafikkommittés huvuduppgift var emellertid förortsbanefrågan. Man anade visserligen ännu inte vilken våldsam förortsexpansion, som 40- och 50-talen skulle få bevittna, men framför allt Gösta Lundborg, såsom andlig arvtagare till pionären Winell, hade förutseende och energi nog att dra upp de riktlinjer, efter vilka vi nu bygger ut vår tunnelbana.

Men tunnelbanan förutsätter, som Hörnell redan tillräckligt tydligt sagt ifrån, att järnvägsfrågan får sin definitiva lösning. Det föll på min lott att som förste projektör efter Hörnell försöka få någon rättsida på det problemkomplex, som här mötte och jag vill här ha uttalat, att det var med en känsla av djup resignation, som jag tog i håll med broproblemen och Tegelbacken.

Jag skall inte heller uppehålla mig vid detta arbete, bara visa några bilder som bättre än ord torde kunna åskådliggöra både hur svår uppgiften var och hur *alla* försök till en lösning, möjligen med ett undantag, vare sig med överfart över järnvägen eller underfart, stupade på själva den motsägelsefulla problemställning, som ratandet av Hörnell logiskt stringenta uppläggning av frågan skapat.

1. Gatutrafiken löper över strömmen i jämnhöjd med järnvägen, men skall icke desto mindre vid landfästet fördelas på ömse sidor om spårsystemet.
2. Marknivån på Tegelbacken skall hållas *låg* men ändå ge fri höjd, endera för järnvägstågen *under* eller *över* gatunivån.
3. Östbergs intentioner rörande Stadshusets omgivningar *utan* järnvägen, skall vara normgivande, *fastän järnvägen ligger kvar*.

Det är väl här ganska uppenbart, att »spelreglerna» sedan Östbergs tid undergått sådana förändringar, att vi måste spela ett helt annat spel än det han tänkte sig. Ett helt annat — men ingen har ålagt oss att spela ett sämre eller svagare.

Här måste jag skjuta in några ord om »spelreglerna». På 20-talet var trafiktekniken i modern mening ännu relativt outvecklad. Men på I.F.H.T.P:s kongress i Rom 1929 uttalades mig veterligt för första gången, åtminstone i Europa, av fackets nestor på den tiden den gamle Stübben, inför en representativ samling fackmän den grundsatsen, att den dittillsvarande uppdelningen *av gator i bostadsgator och trafikgator* inte längre var tillfyllest, att automobilisten och fotgängaren är två trafikantgrupper, vars intressen principiellt inte låter sig förlikas i en och samma gata, att en huvudprincip i stadsplaneringen hädanefter måste bli gatunätets differentiering. Stein hade ju i Amerika redan några år tidigare börjat tillämpa denna princip, men i Europa var den okänd — och vi vet alla nu vilket motstånd, vilken nästan otrolig brist på förståelse, som denna självklara princip hade att övervinna innan den blev allmänt accepterad. Jag för min del förstod genast, inte bara att denna grundsats är riktig, utan att den inte minst vid regleringen av äldre stadsdelar skulle bli en oerhört viktig och värdefull »spelregel» i spelet om sådana städers skönhetsvärden. Tanken var inspirerande — man såg plötsligt nya möjligheter öppna sig inte minst för lösningen av Stockholms centrala problem, särskilt nedre Norrmalms. Jag gjorde ett första försök att tillämpa den vid projekteringen av Slussen, utan några teorier eller medvetna försök att tillämpa differentieringen, hade den ju i Stockholm helt spontant växt fram av sig självt i Västerlånggatan fotgängarstråk och Nygatornas körtrafik — och spårvägsstråk — och inte minst betydelsefullt var



P G Hörnells dubbelbro 1926.

det förhållandet, att *gångstråket* — Västerlånggatan hävdade sig så bra som affärsgata. Jag sa' mig, att vi kunde bygga vidare på redan befintliga tendenser — skapa ett system av gång- och butiksgator — Götgatan — riskfria fotgängarpassager genom Slussområdet — Västerlånggatan — Drottninggatan och Regeringsgatan — allesammans redan goda butiksgator. Vid sidan av och mellan dessa skulle vi lägga förstklassiga automobilgator *utan tomtutsläpp*. — — —

Och mitt arbete med Tegelbacken, i tävlingarna om Klara sjö, Blasieholmsbron, nedre Norrmalm och nu senast om Kungsträdgården har lett mig till en klar uppfattning, baserad på differentieringstanken sådan den nu, efter 15 år tagit form bl. a. i engelsmännens arbeten, om hur spelet i fortsättningen bör spelas. Jag säger inte därmed, att de drag, som jag skulle förorda, är de enda möjliga eller riktiga, men så mycket tror jag mig om att kunna säga, att skall samma tvehågsenhet i viljan, samma svaghet i känslan och samma virrighet i tanken, som så påtagligt vidlåde vårt spel i *järnvägs- och brofrågorna på 20-talet och i Sveavägsfrågan på 30-talet* karaktärisera spelet om *slottstrakten på 50-talet*, så befinner vi oss innan vi vet ordet av i någon ny tvångssituation där vi ingenting annat kan göra än acceptera nederlaget. Vad som på sistone synt mig betänkligt är för det första att *differentieringstanken* av allt att döma *kommit bort i hanteringen av norrmalmsplanen*. Söder om Hamn-Klarabergsgatan — där skall bl. a. Regeringsgatan, Kardiansmakaregatan, Herkulesgatan och Vattugatan göras till halvdana blandgator för all slags trafik och för tillträde till fastigheterna — precis den typ av plan, som vi opponenter slogs så tappert emot på 30-talet.

Och vidare är det inte bara jag, utan många med mig, som blivit ganska betänksamma när vi vid prisenämndens utlåtande om Kungsträdgårdstävlingen fick läsa, att nämnden ansåg att tävlingens främsta resultat var, att den visat, att Kungsträdgårdens problem kan lösas utan hänsyn till stadsplanefrågorna. För min del hade jag i mitt förslag utgått från rakt motsatt uppfattning, och därtill inte minst föranledd av min gode vän och göteborgskollega Nils Einar Eriksson, som just överantvordade hela sitt planerade tävlingsdeltagande på mig med den motiveringen, att han kommit till den uppfattningen, att det var meningslöst att pyssla med grönsakerna i Kungsträdgården innan man klarat frågan om parkens funktioner i stadsplanen i stort. Mig förefaller det som en reminiscens från striderna kring Hörnell när en jury i

denna fråga säger, att detta tävlingsförslag går, på grund av sitt radikala grepp på trafikfrågorna så långt utanför programmets intentioner att förslaget icke kan upptagas till bedömning. Alldeles som om en tävlande inte har en elementär rätt att bli bedömd, för såvitt han inte diskats. Det kan inte vara annat än en omskrivning av satsen: vi *vågar* inte bedöma detta förslag. Man törs inte säga sin mening om hur spelet om Stockholms skönhet skall spelas. Man törs inte ta ansvaret. Till äventyrs är man, precis som Hörnells motståndare, rädd för att en klartänt bedömning skulle ge till resultat, att bron över Strömmen kommer vi inte ifrån, att *detta* är det enda acceptabla broläget men att det tyvärr för med sig dessa icke önskvärda konsekvenser för Kungsträdgården.

Jag gör som sakt inte gällande att de drag jag här förordat är de enda möjliga och riktiga. Men jag har ännu inte sett några alternativförslag som ser sanningen i vitögat, som inte ryggar för konsekvenserna, som inte försöker *kringgå* problemet i stället för att *lösa* det, precis som man på sin tid ville kringgå centralbro- och slussproblemen genom att bygga Västerbron eller föreslå Sveavägens neddragande till Gustaf Adolfs Torg. Och spelar man spelet om Stockholms Skönhet på det sättet, då kan enligt min övertygelse ingenting rädda oss från ett schack-matt. Om inte annat, så därför, att den tid, under vilken vi ännu har fria händer, försittes. Ty risken är den — och det är den situation, som Lucifer allra helst skulle vilja tvinga oss in i — nämligen att de ansvariga politiska instanserna säger, som de redan sagt beträffande Tegelbacken — att detta går ju inte an — herrarna vet ju inte vad ni talar om — vi får ju ingen riktig vägledning för vårt handlande och någonting måste göras. *Nej*, — detta schackspelet är alldeles för komplicerat —. Alldeles för svårt — det kan vi inte klara. Vi måste spela ett enklare spel: *vi spelar rävspalet*.

Ja — liknelsen haltar väl alltid, och jag skall vara den förste att medge, att denna liknelse med politikerna och rävspalet är elak i överkant. Detta därför, att man inte skall se grandet i sin broders öga utan att varsebli bjälken i sitt eget. Även de politiska instanserna befinner sig i en tvångssituation. Under hela tiden från — såg 1927 till 1940-talet, när tunnelbanebygget på allvar började, har *ingenting* kunnat göras i norrmalmsfrågan och nu *framtvängade* tunnelbanan praktiska åtgärder trots det, att inga som helst

Andre inledare den 17 mars stadsplanedirektören i Stockholm arkitekt SAR *Sven Markelius*:

Jag delar den förste inledarens uppfattning, att man gärna ville möta större intresse från arkitekternas sida för de stora frågor, som gäller Stockholms skönhet, dess stadsbild och landskapsvärden. Men för att kunna bilda sig en uppfattning om dessa frågor måste man veta något om vad som sker i nuet och vad som kommer i framtiden, vilka olika möjligheter vi har att bygga det nya Stockholm, så att det passar en ny tids livsformer och behov. Jag skall säga några ord härom. Inledaren har inriktat sig speciellt på innerstaden, och inte minst med hänsyn till problemets omfattning vill jag gärna begränsa mig på

användbara planer fanns, vare sig för Tegelbacken eller nedre Norrmalm. Och redan dessförinnan hade trafikförhållandena framtvingat provisorier vid Tegelbacken och Strömbron. När stadsplanekontoret äntligen fick en kompetent ledning, var det redan så dags. Och varför? Varför fanns det inte användbara planer för nedre Norrmalm? Jo därför, att *fackmännen* inte spelat spelet om Stockholms Skönhet utan rävspalet.

Det var rävspel och ingenting annat som gjorde att Hörnell fick stryka på foten och vid det tillfället gick fyra fina får förlorade: förutom Hörnell själv, Paul Hedqvist, Wolter Gahn och Gunnar Sundbärg. Hela nedre Norrmalmstävlingen var bara rävspel. Men schackspelets inhärenta lagar är, liksom livets och spelets om Stockholms Skönhet — sub species eternitatis — inte bara logiska och estetiska utan även etiska. Med dålig moral kan varken det ena eller andra spelet spelas med framgång.

Och detta rävspel har haft en annan betänkelig konsekvens. I och med att arkitekterna fått klart för sig, att här spelas rävspel och ingenting annat, så förlorar spelet allt intresse. Vad tjänar vårt kunnande, vår måhet om Stockholms skönhet, vår skapande fantasi, vår osparade möda till, när man a priori vet, att det inte är det, som fäller utslaget, att vad man än gör och vad man än säger, så sitter alltid Lucifer med trumf på hand och resultatet blir därefter?

Och det resultatet börjar nu visa sig så tydligt, att vem som helst kan se vart det bär hän. Vi befinner oss i en tvångssituation, där endast ett mycket djärvt och offensivt spel kan rädda oss från ett schackmatt. Slussen kunde ännu gå an — den var visserligen även den resultatet av en iråkad tvångssituation. Men man kunde ännu där göra gällande, att bakom den åtminstone låg en framtidsduglig stadsplanetanke. *Men sedan — provisorier vid Tegelbacken*, som undan för undan bara skrapat ner stads- husets omgivningar värre och värre, *Strömbron, vilken inte ens som ett kortvarigt provisorium är godtagbar, och nu sist, järnvägsbron över Söderström, det är vittnesbörd nog om hur det verkligen står till i spelet om Stockholms skönhet*. Och den tidpunkt är kommen, när vem som helst, som har ögon att se med, kan konstatera hur allvarlig situationen är och det minsta man kan begära av Stockholms — och f. ö. hela landets — arkitektkår, är att den inte tiger still och blundar för detta situationens allvar.

samma sätt. Innerstaden är emellertid bara en del av hela staden, och vad som händer i innerstaden i form av nya trafikleder, nya broar och ny bebyggelse har ett omedelbart samband med vad som händer i ytterområdena och kan bara bedömas som ett led i helheten. Innan jag koncentrerar mig på de innerstadsproblem, som är väsentliga ur stadsbildssynpunkt, vill jag i korthet beröra några av planeringens huvuddrag.

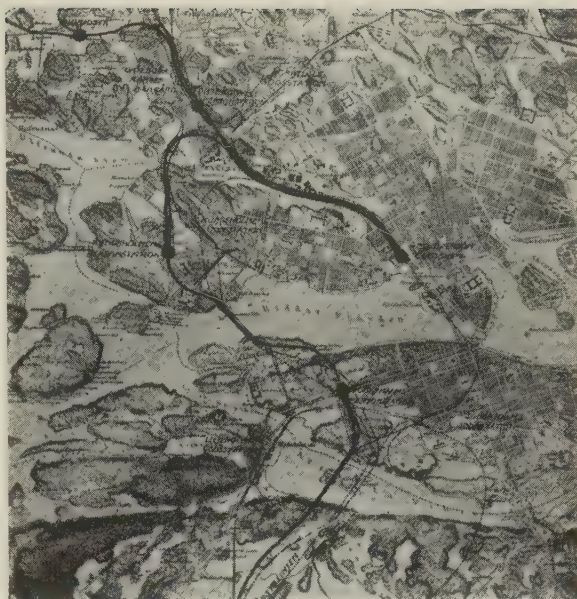
Man kan sammanfatta principerna för Stockholms utbyggnad under en överskådlig framtid sålunda. Innerstaden bör utnyttjas intensivt icke minst i syfte

att bevara ett relativt omfattande bostadsbestånd, som därvid i bästa fall kan bibehållas vid sin nuvarande storleksordning, 400 000 personer. Med en beräknad befolkningssiffra av 900 000 måste då de övriga 500 000 ges bostäder utanför »tullarna». Fram till omkring år 1930 har en bred ring av glesbebyggelse slagits kring innerstaden. Ett inre förortsområde både inom Stockholm och dess närmaste grannkommuner har därvid nästan uteslutande bebyggts med enfamiljshus, främst småstugor och villor. Sedan luckor i detta förortsområde under 1930-talet och början av 1940-talet blivit utfyllda med hyreshusbebyggelse, återstår för den fortsatta utbyggnaden endast perifer delar av stadsområdet. Sedan några år byggs här de nya förorter med egna storcentra och egna arbetsplatser, som Råcksta-Vällingby representerar.

Även om syftet med denna planprincip bl. a. är att minska trafikbehovet inom staden, kommer den närmaste framtidens utveckling att ställa stora krav på nya och förbättrade infartsleder. Den nya Södergatan och dess fortsättning i den nya Centralbron över Riddarholmen är en av dessa. En ny led över Årsta Holmar liksom en ny Essingeled över Stora Essingen mot Bromma och med avgrening över Lilla Essingen mot Viktor Rydbergs Gata är exempel på mera framtidsbetonade nya huvudleder. En annan sådan är Rådmansleden, som via Rådmansgatan i tunnel under Sabbatsberg tänkes nå Kungsholmens huvudleder via en trafik korsning vid Torsgatan. Den mycket diskuterade Blasieholmsleden, som skall ersätta den nuvarande provisoriska Strömbron, hör också till våra aktuella arbetsuppgifter. Förberedande utredningar föreligger också beträffande en nya Österled mellan Södermalm och Djurgården. Alla dessa leder och andra ej nämnda kommer att medföra för stadsbilden betydelsefulla inslag i form av stora brobyggnader och annat, lyckligtvis under gynnsammare förutsättningar än de nu pågående brobyggena vid Slussen.

På hundra år har Stockholms folkmängd åttadubbats. Under det senaste decenniet har denna tillväxt kulminerat. Folkökningen i förening med en våldsam trafikexpansion och en allmän standardhöjning har lett till att Stockholm just nu genomgår en strukturförändring, som helt säkert är den största i dess historia. De konsekvenser, som denna strukturförändring innebär, betraktas av många med besvikelse och pessimism. Hos andra väcker den förhoppningar, knutna till de möjligheter, som en nödvändig och genomgripande omgestaltning måste innebära. Detta är i stort sett den frågeställning, som ligger till grund för den just nu aktuella diskussionen om Stockholms skönhet. I mångt och mycket präglas denna diskussion av den inställning, olika medborgare intar i grundfrågan till det förhållandet, att den idylliska småstaden icke kan förvandlas till en millionstad av 1960 eller 1970 års märke utan kännbara och många gånger smärtsamma ingrepp.

Alla är väl överens om, att den förändring av slussområdet, som nuvarande planer innebär, är ytterst beklaglig och utgör just ett sådant djupt, smärtsamt ingrepp. Omvandlingen började med den under 30-talet fullbordade slussombyggnaden, som



Smedsuddslinjen hade, om den förverkligats, kunnat innebära radikal förändring av Stockholms struktur och räddat de känsliga stadspartierna kring Stadsholmen från våldsamma ingrepp. Stockholms nuvarande demografiska medelpunkt ligger på Långholmen. Bilden visar ett av alternativen — centralstationen som säckstation.

förvandlade det låga näset med dess landskapligt intima kontakt mellan Mälaren och Saltsjön till en delvis i tre trafikplan uppbyggd trafikmaskin. Den för sin tid utomordentliga trafiklösningen kunde icke helt försona, att Stockholm blivit ett stadsbildsvärde fattigare, men operationen var nödvändig.

Den nya järnvägsbron var ofrånkomlig. I själva verket har den varit ett faktum, sedan det under 30-talet definitivt fastslogs, att centralstationen skulle kvarligga på nuvarande plats, och att sammanbindningsbanan vid ombyggnad skulle framföras i en sträckning över Riddarholmens östra sida. Detta ställningstagande gjordes orubbligt genom att de år 1923 mellan staten och staden avtalade markreservationerna över bland annat Långholmen och Kungsholmen för en eventuell ny bansträckning över Smedsudden år 1937 uppgavs.

Inför de svårigheter, som våra centrala trafikförbindelser innebär, måste man väl nu beklaga, att smedsuddslinjen icke blev genomförd. Ända sedan sekelskiftet hade en förflyttning av västra stambanan till en kringgående linje omhuldats både av de statliga och kommunala myndigheterna. I samband med tillkomsten av Hammarbyleden, som gjorde sjöfarten och järnvägstrafiken oberoende av varandra, svalnade järnvägens intresse för smedsuddslinjen, och sedan dess har statens järnvägar orubbligt fasthållit vid det status quo, som nu bär frukt. Att man från stadens sida redan i slutet av 20-talet började uppge den kringgående linjen, har väl sin förklaring i järnvägsstyrelsens och statsmakternas motstånd mot en smedsuddslinje i förening med en säckstation i nuvarande läge och i att staden betraktade centralstationens förläggning i form av genomgångsstation på Kungsholmen såsom omöjlig. Det är lätt att förstå, att man för 20 eller 30 år sedan ansåg det otänkbart att flytta centralstationen till yttre Kungsholmen, en åtgärd som man då befarade skulle få

överskådliga och ödesdigra verkningar för det inre stadsområdet och främst dess centrala delar. Denna inställning jämte omsorgen om stambanans betydelse för stadens förortstrafik har angivits som bidragande orsaker, då staden år 1934 tog ställning efter en linje, som ansågs vara den enda framkomliga i ett läge, då en med varje dag alltmer kritisk trafiksituation nödvändiggjorde ett omedelbart handlande.

Genom beslutet om byggandet av den södra tunnelbanan år 1931, som i princip betingade dess fortsättning genom Norrmalm, var också den planerade tunnelbanebron de facto bunden vid Slussen. Redan i början av 40-talet var man medveten om att Slussens stora trafikmaskin icke i längden skulle ensam kunna klara de centrala trafikförbindelserna, oberoende av att Västerbron redan fanns, och att andra perifera huvudleder — Essingeleden mellan Gröndal och Bromma och Österleden mellan Södermalm och Djurgården — fanns med i bilden av det framtida trafiksystemet. En ny central gatubro måste komma till.

Från en idyll med gammaldags småstadstrafik har Slussen på några årtionden förvandlats till Stockholms största och mest koncentrerade trafikgenombrott, där all slags trafik — den stora järnvägstrafiken, tunnelbanans förortstrafik och gatutrafiken — sammanförts till ett knippe av var för sig jättelika pulsådor.

Hade detta kunnat undvikas? Ja och nej.

Den nya gatubron i Södergatans förlängning är ofrånkomlig. Det är oriktigt, när man på sina håll gör gällande, att den har grundfelet att föra den genomgående trafiken in i stadens av lokaltrafik redan överlastade centrala delar. Innerstadens planläggning är tvärtom mycket bestämt inriktad på att genomgångstrafiken skall ha kringgående leder utanför det centrala stadsområdet. Essingeleden och Österleden är exempel på projekt av detta slag. Huvudsyftet med den nya Söderleden är att ge utrymme för den stora trafik söderifrån, som ej är genomgångstrafik utan har sina färdmål inom Nedre Norrmalm och angränsande stora arbetsområden. Trafikprognoserna tyder här icke på någon överdimensionering, utan tvärtom gäller om denna led liksom övriga infartsleder till den inre staden, att den icke kommer att ha tillräcklig kapacitet, om all den trafik skulle uppstå, om biltrafiken i framtiden skulle kunna röra sig ohämmat mellan förorten och innerstaden.

Men järnvägsbron? Smedsuddslinjen har redan diskuterats. Med de erfarenheter, som arbetet med innerstaden och särskilt norrmalmsproblemet har gett inför den förgrening av cityområdet, som nu sker, och som betraktas som naturlig och riktig, hade man kanske i dag bedömt frågan om centralstationens läge annorlunda, än man gjorde på 30-talet. Måhända hade en smedsuddslinje, ansluten till en säckstation i nuvarande läge, kunnat accepteras som ett led i en stor utbyggnadsplan, där lösningen med en ur SJ:s synpunkt otillfredsställande säckstation endast var att betrakta som ett första utbyggnadsstadium till en ny, framtida direktlinje med genomgångsstation på Kungsholmen.

Och tunnelbanebron? I Samfundet S:t Eriks årsbok 1946 uttalade jag mig mot tunnelbanans framförande över Söderström. Redan år 1945 företog hamnbyggnadsavdelningen på min begäran undersökningar om en tunnelsträckning från Medborgarplatsen under Söderström till Munkbron. Samma projekt undersöktes ytterligare år 1948. Sedan dess har många andra röster höjts för banans framdragande i tunnel under Söderström såsom den enda ur stadsbildens synpunkt tillfredsställande lösningen. Motståndet mot en tunnellostning har haft sin grund inte bara i de stora merkostnaderna utan också i de befarade förseningarna av tunnelbanans färdigställande, som redan på ett tidigt stadium betraktades som en ofrånkomlig följd av de uppgjorda byggnadsplanernas omläggning. I dag vet man, att denna merkostnad rör sig om mellan 30 och 40 miljoner kronor i enbart ökade anläggningskostnader, och att förseningen i tunnelbanebygget skulle uppgå till ca tre år, innebärande mitt under en ständigt stegrad bostadsbrist ett lika långt avbrott i exploatering och bostadsproduktion.

Allt som allt kan det konstateras, att den nya gatubron i Södergatans förlängning måste under alla förhållanden betraktas som ofrånkomlig. Även om denna bro ensam måste erbjuda olägenheter ur stadsbildssynpunkt, så är det givet, att mycket hade vunnits, om man inom slussområdet hade sluppit ifrån de båda broarna för spårtrafiken. En bro för enbart gatutrafik hade kunnat ges ett lättare utseende; svårigheterna i förhållande till Stadsholmen, Riddarholmen och Riddarholmskanalen hade inte blivit så kännbara, som med de anordningar, som nu kommer till utförande; även tegelbacksproblemet hade i stället för ett bekymmer blivit en tacksam stadsplaneuppgift.

Omdaning av Stockholms city, Nedre Norrmalm, är endast en del av problemet om hela innerstadens förnyelse. Förberedelser pågår sedan några år för detta arbete, som med det snaraste måste intensifieras. Jag tror, som redan framhållits att man bör försöka bevara storleksordningen hos det nuvarande bostadsbeståndet. Detta hotas på många sätt, cityområdet vill breda ut sig på bostadsområdenas bekostnad, skolor och andra allmänna anläggningar, som nu har otillräckliga utrymmen måste beredas plats, den pågående standardhöjningen betyder en reducering av antalet boende. Problemet kan endast lösas genom decentralisering av verksamheter, som icke är beroende av cityläget och genom en intensifiering av bebyggelsen både inom cityområdet och inom de kvarvarande centrala bostadsområdena. Med all sannolikhet kommer höghuset på 20 våningar att mer och mer prägla Stockholms nya ansikte redan om få årtionden.

Försöker vi se längre fram i tiden, längre än den tidsrymd på ett eller annat årtionde, som våra nuvarande planer kan väntas omspänna, ja, då blir våra prognoser mera osäkra. Måhända kommer den nu planerade bebyggelsen mellan Hötorget och den blivande Sveaplatsen att vara typisk för stora delar av cityområdet, sådant det kommer att se sig om femtio år. De fristående höghusen skjuter upp ur låga butiksbyggnader, som täcker hela kvarters-

ytan. Under gatunivån byggs flera olika våningsplan för persontrafik och parkering, för lastning, lossning och lagerutrymmen. Terrassplanen över butikerna ordnas med grönska och viloplatser, där man lapar sol under lunchrasten. Över gatorna spänns lätta gångbroar, som låter fotgängarna bekvämt förflytta sig ovan körtrafiken.

Om de stora arbetscentra kan väntas gå mot allt större koncentration, blir troligen förhållandet det motsatta med bostadsområdena. För dessa kommer man väl allt framgent och även inom innerstaden att begära kontakt med naturvårderna, tillgång till sol och grönska, utrymme för lekplatser och rekreatationsytor. Tendensen kommer här att gå mot allt mer förbättrad service i kollektivitetens tecken. Hyreshusbebyggelsen kommer att utvecklas mot mera renodlade höghustyper av stort format.

*

Det kan synas som om vår tid är mera likgiltig för skönheten i stadsbyggnaden än de historiska epokerna. Man måste emellertid hålla i minnet, att den skönhetsdrift, som där under olika tidevarv tog sig uttryck i enskilda byggnadsverk eller i större sammanhang, på ett annat sätt än nu var förankrad i samhällsskicket och den allmänna livssynen. De var manifestationer av denna livssyn, uttryckta på ett för varje epok vedertaget formspråk.

Det är alltför uppenbart, att man i dag har svårare att vinna gehör för skönhetskraven. Detta behöver inte betyda, att människornas behov av skönhet är mindre, men det betyder kanske, att den faktorn icke ännu fått sin plats erkänd i det stora sociala uppbyggnadsprogrammet. Vår samhälleliga omvårdnad av individen, våra masskommunikationsmedel, sjukhus, skolor, bad, idrottsanläggningar, parker, lekplatser, barnstugor, samlingslokaler och andra anläggningar för fritid och nöjesliv har så dominerat detta uppbyggnadsarbete, att krafterna inte räckt till att också ägna intresse åt frågor, som rör miljön kring vårt dagliga liv. Då pengarna tryter,

är det i första hand på det området, som knappheten gör sig gällande.

I gotikens katedraler, i renässansens och barockens stadsplanering var skönhetskravet, den estetiska avsikten, en manifestation av den dominerande maktfaktorn i samhällslivet. Den estetiska syftningen var på ett annat sätt än nu ett medel att behålla och stärka en social maktställning. En principiell motsvarighet till denna situation möter man i våra dagar i den östeuropeiska maktsfären, medan i de västerländska demokratierna en sådan maktställning synes bäst vinnas och bevaras genom utbyggandet av i första hand materiella välfärdsanordningar i förbindelse med en strängt ekonomisk hushållning.

Situationen innebär, att samhällsmakten står relativt likgiltig, stundom i motsatsställning, när det gäller att betala för skönhetsintressena. Från att förut ha stått i förbund med samhällsmakten befinner sig i dag stadsbyggaren, arkitekten och konstnären rätt isolerade såsom företrädare för de estetiska intressena. Därvid krävs av dessa fackmän en ökad aktivitet och vaksamhet, och det blir nödvändigt för arkitektkåren att på ett annat och kraftfullare sätt än hittills hävda sina ideella intressen.

Motståndet är emellertid inte bara likgiltigheten. Fackmannen måste också hävda sig mot den estetiska dilletantism, som gör sig populär genom en missriktad pietet. Mycket måste hända, innan den gamla innerstaden kommer att kunna motsvara en ny tids krav och funktioner. Svåra problem vilar på dagens och den närmaste framtidens stadsbyggare. Vår egen tids verk har rätt — och skyldighet — att återspegla vår egen tids problem och möjligheter. Hänsynen till existerande värden i natur, stadsbilder, miljöer och enskilda byggnader spelar i våra dagar en långt större roll än förr, och vi bör betrakta detta som ett framsteg. Faran är, att denna pietet blir en schablon, som leder till halvlösningar, där det nya förkrämpes och hindras att blomma ut, utan att man ändå kan undgå, att det gamla förtrampas och förvrides.

Foto: Nordisk Konst.



Jag skulle vilja börja med att säga, att den debatt, som nu håller på att segla upp i det här sammanhanget har fått oväntat pessimistiska tongångar. Det är klart att man i den situation vi nu är och inför mycket som vi ser, känner oss manade att höja ett varningsord, men jag förstår inte hur man kan, som på en del håll har sagts, säga, att det nu gäller att rädda spillrorna av den skönhet som Stockholm en gång hade, eller, som någon har felaktigt lagt i ordförandens mun, tala om det Stockholm som en gång *var* en vacker stad. Säger man det, så anser jag, att man inte har nått vad man vill, att ställa problemet på sin spets, utan man ställer problemet på huvudet. Låt oss försöka att vara litet sakliga och låt oss försöka att överblicka situationen och vad som förestår.

Jag skall inte uppehålla mig länge vid Sluss-problemet, men några ord vill jag ändå säga om det, därför jag tycker det behöver läggas till rätta i någon mån. Hur mycket man än beklagar förlusten utav utsikten över Riddarfjärden, förlusten av en underbar stadsbild, så måste man väl ändå i en saklig fackdiskussion fordra att man bedömer varje resultat med utgångspunkt från de premisser som var givna. Premisserna för den stadsplan som här är utarbetad var, att en järnvägsbro måste på given höjd dragas från Söder över Riddarholmen, en ny gatubro måste föras fram huvudsakligen i samma läge och med samma höjd, tunnelbanan måste föras fram inom slussområdet. Såvitt jag kan se finns det bara en invändning att göra mot dessa premissers orubblighet och det är den, att tunnelbanan skulle kunna föras fram i tunnel under Söderström. Merkostnaden för detta alternativ beräknas i dag totalt mellan 30—40 miljoner kronor. Härtill kommer en treårig försening av tunnelbanebygget som beräknats medföra ökade driftskostnader av storleksordningen 10 miljoner per år. Och mitt i en ständigt stegrad bostadsbrist ett lika långt avbrott i exploatering och bostadsproduktion. Ur stadsbildens synpunkt är en tunnel givetvis det enda tillfredsställande, den saken är ju fullkomligt solklar, men var går gränsen för vad det får kosta i pengar och i andra värden? Jag har mer än någon annan ivrat för tunnelbanans förande under Söderström. Men jag har svårt att förstå att någon i dag kan tro på möjligheten att inför de kostnader, i pengar, i tid och i förlust av trivsel och bekvämlighet för så många människor kan räkna en omläggning av planerna. Slussområdet är i dag en byggnadsplats där vi bygger efter planer bundna av bindande premisser. Schack och matt vid Slussen, säger W-O, måste inte det betyda att det hade funnits bättre planer med de givna premisserna eller också att premisserna icke varit bindande. För oss som ha gjort dessa planer måste det vara av ett betydande intresse att i dag få veta vilketdera som är fallet.

Går vi nu vidare måste vi först konstatera att det egentligen hänt ganska litet i innerstaden under de senaste 10 åren och även långt dessförinnan, jag bortser då från talrika vanprydande provisorier.

Praktiskt taget hela stadsbyggandet har av tvingande skäl varit förlagt till förorterna och det kanske är framför allt i det sammanhanget som frågan om stadens skönhet skulle kunna ges nya aspekter, inte mindre betydelsefulla än de som nu kommit i blickpunkten. Här i de nya stora stadsdelarna kommer storstaden Stockholm att få sitt nya ansikte. Problemet om skönheten blir där framför allt knutet till den miljö där familjerna framlever sitt dagliga liv, där barnen växer upp, den är inte mindre viktig än den historiska miljön. Med den begränsning frågan av inledaren nu givits återgår jag emellertid till innerstadsproblemen. Till stor del står ju detta ännu öppet. Där fortskrider Norrmalms-regleringen enligt den av stadsfullmäktige år 1945 antagna dispositionsplanen, reviderad och vidare utformad i 1946 års plan. Den har på många håll, i vissa delar åtminstone, klandrats, på andra, också från fackmannahåll, har man talat om en framsynt plan. Själva är vi medvetna om att den har svagheter, framför allt därför att vi har tvingats av omständigheterna, att exploatera hårdare än vad vi ur ren stadsbildssynpunkt skulle ha velat göra, men vi anser också att den ger något av vad man vill ha i en modern storstads centrala arbetsmiljö. Vi tror att Sergelgatan blir en fin gata. Nedre Norrmalm är emellertid bara en liten del av innerstadsproblemet. Här gäller det att göra upp planer för förnyelse på lång sikt av hela detta stora område, planer som rör innerstadens kommunikationer och näringsliv, dess offentliga anläggningar av olika slag, och sist men inte minst, dess bostadsområden. För hela denna stora saneringsplan har ännu endast förberedande arbeten gjorts och alla de avvägningar som här, måste göras mellan trafik, ekonomi, bostadssociala krav, skönhets- och kulturvärden, det är den stora uppgift som åligger Stockholms stadsplanerare i dag och under kommande år.

Ser vi på detaljer som pockar på vår uppmärksamhet så ligger det nära till hands att tänka på Tegelbacken som har sitt direkta sammanhang med problemen vid Slussen, där har nyligen en mycket otillfredsställande stadsplan lämnats in för fastställelse, den togs därför att man ansåg en stadsplaneändring nödvändig för att kunna bedriva vissa angelägna arbeten. Stadskollegiet, som var medvetet om att planerarna själva ansåg att man måste arbeta vidare, begärde en fortstt bearbetning och andra alternativ. Här är alltså frågan öppen för diskussion, ingenting hindrar att vi i denna utredning tar upp de nya uppslag som kan vara värda att pröva. Vid Tegelbacken har vi Klara sjö. Den står på spel i många avseenden genom järnvägens tendenser att svälla och genom den nya led som behöver dragas fram, Klarasjö-leden, genom Rådmansleden och korsar järnvägen och som korsar Klara sjö, troligen med flera broar på samma ställe eller eventuellt en tvåplansbro. Här finns inte minst ur stadsbildens synpunkt svårlösta problem. Men även här har vi ännu olika möjligheter öppna. Blasieholmsleden och Nybroplan är kanske vårt allra allvarligaste och svåraste innerstadsproblem. Där är

vi heller inte bundna. Genom ett energiskt ingripande från stadsbyggnadsledningens sida, lyckades man skjuta på ett avgörande genom att bygga den provisoriska bron. Nu säger många att man vant sig vid hur det ser ut med en bro där och att det är ju inte så farligt. Det är faran med det provisoriet. Vid Slussen var vi låsta, premisserna var bindande där, men här är vi inte bundna på samma sätt. Här gäller det att rädda den fria Strömmen omkring Slottet. Det kan vara anledning att jämföra bilder från förr med hur det ser ut där nu. Går vi vidare så har vi Nybroplan, det finns få platser vackrare än Nybroplan när man kommer Birgerjarlsgatan nedåt och se den öppna rymden över vattnet med soldiset och båtarna. Även här finns stadsbilsproblem av utomordentlig svårighetsgrad, men alltså öppna för diskussion. Vi har att lösa detaljproblem för nya

perifera leder, Österleden, Essingeleden, Årstaleden, alla innebärande svåra stadsplane- och stadsbyggnadsproblem, där ännu inte sista ordet blivit sagt.

Till W-O vill jag till sist säga; Ditt föredrag var väckande vältalighet men i sak var det mindre övertygande »Endast en djärv offerkombination kan rädda spelet från att vara definitivt förlorat», säger Du till slut, detta är uppenbar svartmålning. Slussproblemet var låst sedan decennier tillbaka, men i alla de andra stora frågorna är vi inte på samma sätt bundna till händer och fötter. Tegelbacken, Klara sjö, Blasieholmsleden, Nybroplan, Österleden, innerstadssaneringen, hela staden ligger ännu där som för 10 eller 15 år sedan med alla sina problem, lösta mer eller mindre på papperet men alltså öppna för diskussion, är det inte åt den vi skall ägna oss innan det är för sent?



Foto: Grafisk Konst.

Skärgårdsnaturen . . .

Arkitekt SAR Alf Bydén:

Först vill jag säga några ord om de väsentliga skönhetsvärdena i Stockholm. Man kan synda i detaljer blott inte mot väsentligheter. Stockholm är en av de skönaste städerna på jorden. Det är i första hand *skärgårdsnaturen*, som skapar förutsättningarna här för. Det är samspelet mellan vatten och land, ständigt skiftande och alltid erbjudande nya aspekter. Det är Mälaren som möter Saltsjön i en trång passage och därav följer hela stadens logiska uppbyggnad. Allt har dessutom en behaglig skala, där man känner kontakten tvärs över de öppna vattenytorna men ändå just har lagom av rymd för en artikulering av de olika delarna. Bebyggelsen anpassar sig därefter

och följer topografi och natur. I Gamla stan avgränsar sig bebyggelsen skarpt mot vattnet, husen speglar sig i vattnet. Det är en fullkomligt naturlig form av avbebyggelse med ett smalt strandstråk längs vattnet. Samma gäller Östermalmsbebyggelsen t. ex. vid Nybroplan, återigen den intima kontakten mellan bebyggelse och vatten och ett stråk dem emellan, där det utvecklas ett intensivt liv. Jag tar er med hjälp av färgbilder med på en promenad från Skeppsholmen förbi Operan mot Tegelbacken med dess sjudande liv och utblick mot Stadshuset och Riddarfjärdens rymd. Promenaden går vidare längs Norr Mälarstrand, även här får man en god bild av det specifikt stock-



Bebyggelsen . . .

Foto: Oscar Bladh.

holmska, med bebyggelsen vandrande fram mot vattnet.

Det är inte bara själva naturen utan även *bebyggelsen* som den har utformats, som ger Stockholm dess specifika skönhet. Man kan peka på Gamla stan med dess trånga gränder eller på Nedre Norrmalm med den intensiva bebyggelsen och de trånga och behagliga gatorna. Det är ett sjudande liv i de gatorna, det är i sig självt av oerhört stort värde. Jag tror att det är fel att av ett eller annat trafikskäl spräcka upp varenda gata. I en storstad skall livet vara koncentrerat, det är det som gör city åtråvärt.

Livet i staden är något som också tillhör skönheten. *Livet, trafiken*. Det kan ju för många tyckas fullkomligt horribelt att det är någon skönhet i att stå i en cykelkö vid Kornhamnstorg, men ligger det inte något underbart i det liv som pulserar i Stockholm; sammanträngningen över Stadsholmen och trängseln vid tullarna för att man helt skall uppskatta de glesa förorterna. Denna rytm som ytterst dikteras av topografin är något att taga till vara och inspireras av. De anordningar som nu är till för att klara våra besvärliga problem att komma över öarna kan vara av utomordentlig skönhet och understryka landskapets skönhet, som t. ex. Västerbron och dess viadukt vid Rålambshov. De kan tillföra staden nya värden — men kan också förstöra alldeles fantastiskt. Strömbroen är visserligen ett provisorium, men den uttrycker ett förakt för skönheten. Och nya järnvägsbron. Över huvud taget finns det en bristande förståelse för skönheten eller rent av förakt. Här måste vi arkitekter propagera för bättre förståelse.

En stadsplan är en syntes av en mängd faktorer, som bl. a. ekonomi, teknik, tidsfaktorer och stadsbildsmässiga synpunkter. Jag har en känsla av att de stadsbildsmässiga synpunkterna, skönheten, alltid får den minsta lotten. Jag kan bara dra fram en liten historia. Vid planeringen av Tegelbacken för två år sedan stod striden skarp mellan underfart och överfart och man beredde sig på att lägga fram ett stadsfullmäktigeyttrande, det var skrivet, tryckt i korrektur. Där redovisades alla de faktorer som ingick i Tegelbacken, tekniska, ekonomiska, tidsfaktorer, utbyggnadsskeden, spårvagnar och fan och hans mormor, och så går man till slut till stadsbildssynpunkterna. Då skriver man inom citationstecken: »De i utredningen deltagande arkitekterna ha yttrat sig om skönheten, om de stadsbildsmässiga synpunkterna på följande sätt». Detta att sätta skönhetssynpunkterna

inom citationstecken, slänga in dem som jätten efter degen, är tyvärr alltför vanligt hos dem som ej har skapande fantasi och känsla för skönhetens betydelse. Det är tal om att slå samman byggnadsnämnden och stadsplanenämnden och med andra ord även stadsplanekontoret och stadsarkitektkontoret med en gemensam chef, som skulle kallas för stadsbyggnadsdirektör. Den som satte skönheten inom citationsstecken i tegelbackspromemorian är en av kandidaterna till den posten. Jag har aldrig hört honom yttra sig om skönheten offentligt. Komme skönheten i sådana händer, skulle den knappast kunna blomstra.

Om Tegelbacken har vi hört litet grand, vi har hört att Markelius är optimistisk och det vore skönt om man nu kunde vara det. Det har i alla fall gått så långt att stadsfullmäktige har tagit ett förslag som enligt mitt förmenande är utomordentligt dåligt. Man har visserligen en brasklapp med, att man skall jobba på en annan lösning, men risken är väl att det som alltid plötsligt blir bråttom och så måste man igångsätta arbetet och tar då till det som ligger närmast till hands.

Jag skall säga några få ord om de lösningar som föreligger. Det ena är en underfart, som innebär att trafiken föres från Söder *under* järnvägen för att komma till Kungsholmssidan och principen är enligt min mening att man försöker att *dölja* trafikplatsen, man försöker krypa ned med den så att den inte syns. Här har man för trafiken offrat åtskilligt, man har syndat mot de väsentligheter, som jag drog fram förut: man har glömt bort kontakten mellan bebyggelsen och vattnet. Gående kommer inte fram längs vattnet ty trafiken går ända ner och skär av förbindelsen, man får gå inne bland de olika körfilerna för att komma till den västra sidan. Man har offrat strandstråket. Vidare har man öppnat en stor del av spårområdet och får en mycket slapp avslutning av Nedre Norrmalmsbebyggelsen. Det är i detta förslag absolut nödvändigt att få den planerade kontors- och butiksbyggnaden över spåren till stånd, eljest skulle det vidöppna spårområdet få en förödande verkan på stadsbilden. Hela stadsdelen blir fullkomligt söndertrasad, den är fullständigt slapp. Där står stadshuset som en ensam kärnpunkt för att hålla ihop, men alltsammans bara flyter bort.

Det andra förslaget kallas det kombinerade. Av trafikdiagrammet framgår tydligt hur strömmarna löper, man ser i vilket fall att förslaget griper in i bebyggelsen ända upp till Drottninggatan. Detta är nu den form av överfartsförslag, som hänger med. Den kallas för det kombinerade därför att större delen av trafiken föres upp på överfarten över järnvägen och en mindre del är ansluten till gamla stadshusbron och går under järnvägen. I detta förslag är det speciellt spårvägen, som utgör problemet. Förslaget tar medvetet sikte på att binda ihop stadsdelarna mera; viadukten i och för sig är ett sammanbindande element även om byggnaden över spåren inte skulle komma till stånd. Man har ett 40—50 m brett gångplan i kontakt med vattnet. Man kan alltså uppleva strandstråket obrutet hela vägen från Skeppsholmen till N. Mälarstrand.

Jag skall visa ett par perspektiv som gjordes för att demonstrera skillnaden mellan under- och över-

farten: Striden stod väldigt länge om hur det såg ut från nuvarande spårväghållplatsen på Tegelbacken. Denna aspekt ansågs vara den väsentliga och från icke arkitekthåll kämpade man för att få bron på samma höjd i bägge förslagen och därmed få bägge likvärdiga. Här skulle man alltså lura folk med att säga att bägge alternativen ju är lika. Men sedd från järnvägsbron blir bilden en helt annan. I det kombinerade förslaget ser man det breda planet, där man promenerar, man ser spårvägen och man ser den sammanhållande viadukten som går över. Jämför den med underfarten, där man har det söndertrasade kajplanet, som är bara några få meter brett och där man kommer fram mellan spårvagnar och bilar och måste korsa över några av de viktigare lederna för att komma upp till Stadshusbron. Man hinner inte få kontakt med vattnet den vägen. Ett stort värde är borta.

Det sades om det kombinerade förslaget att det inte var löst på Kungsholmssidan. Det är inte sant. Det var visserligen inte så genomdiskuterat som det andra, därför att man hela tiden strävat efter att anknyta till den gamla stadshusbron, och icke diskuterat *andra* möjligheter att klara kungsholmssidan. (Man talar heller inte om att stadshusbron i alla fall måste breddas, och att den framtida trafiken framför Stads- huset blir flerdubblad.

Överfarten kan inte nedföras till gamla stadshusbron men kan i princip lösas på andra sätt. Man kan på viadukt gå rakt fram över vattnet och hamna någonstans vid Serafimern. (Serafimerlasarettet skall ju bort 1960.) Man kan också gå med viadukten bort till Klarabergsgatan och där utforma en bro i två plan och sedan i Owens gränd gå fram till Norr Mälarstrand. På perspektivet av det kombinerade förslaget sett från Stads huset ser man viadukten, och den ter sig ju inte på något nämnvärt sätt avskärmande. I stället känner man den fria rymden över Riddarfjärden när man kommer Hantverkargatan ned, precis som nu.

I underfartsalternativet leder man som jag förut sade all trafik mot väster framför Stads huset och får där en trafiktekniskt förfärligt svår punkt. Överfarten har den bestämda fördelen att man kan gå på *östra* sidan av Klara sjö i form av en vacker viadukt, som speglar sig i vattnet. Denna viadukt leder fram till Klarabergsgatan, och sedan skapar man bakom Serafimern en gata tvärs igenom mot Norr Mälarstrand. Detta måste innebära en bättre lösning av hela kungsholmssidan. Man kan skapa en lugn udde, väl lämpad för en centraliserad kommunalförvaltning: nämndhuset. Serafimerlasarettet skall av staden övertagas om några år. Man måste bestämt varna för den tankegången att inga sjukhus »i dagens läge» kan läggas ned. Denna plats är inte idealisk för ett sjukhus och det vore olyckligt att ens för ett ögonblick betrakta det som ett provisorium för några år efter övertagandet. Ny syssloman och ny överläkare skulle fordra stora ändringar och därmed stora kostnader, som sedan måste förräntas, osv.

Nej, just nu är tiden inne för att göra den riktiga nämndhustävlingen på *detta* område. Den förra tävlingen visade ju att kv. Glasbruket ej var tillräckligt.

I andra änden av Tegelbacken, i Klarakvarteren, är

planen identisk och lika dålig i de båda alternativen. Här har man spräckt upp Vattugatan, Herkulesgatan, Karduansmakargatan och gjort dem avsevärt bredare och dessutom skapat ett torg av tvivelaktigt värde. Avsikten var ursprungligen, enligt vad jag fattat, att bibehålla den gamla stadsplanen i nedre Klara med de smala, trånga gatorna. I stället har man fått något helt annat. Det har blivit en kompromiss. Planen har inte alls den höga standard som Hötorgsplanen. Över huvud taget har man här arbetat med oerhört små kvarter; i och med gatubreddningarna har man fått kvarteren ännu mindre, de kvarter som ändå bara var lämpade för häst och vagn och inte för moderna fordon med ökade krav på parkeringsutrymme. Jag kan inte förstå annat än att man på alla sätt får det sämre än förut. Här borde man åtminstone försökt att sammanslå kvarteren till större enheter, så att de så småningom kunde självsaneras eller på något annat sätt bringas i överensstämmelse med det storrutigare mönster, som bättre motsvarar modern trafik och modern citybebyggelse. Man hade i så fall bara behövt vidga två gator. Man kunde tills vidare ha låtit det vara som det är mellan dessa gatugenombrott i stället för att spräcka upp alla gaturummen. Jag tror att den aktuella planen varken bevarar Klara eller tar tillvara möjligheterna till bättre citybebyggelse, som Markelius lyckats med i sin utmärkta plan uppe vid Hötorget — Sveaplatsen.

Till slut vill jag bara återknyta till de allmänna linjerna igen. Hur skall skönheten få sin plats, då man numera tänker i addition: en addition av expertutlåtanden, varav arkitektens är ett. Skönheten adderas till en soppa av teknik, ekonomi och annat, precis som en krydda. Nej, vill man ha skönhet i ett projekt så kan man inte slänga in den i efterhand, den måste vara med hela tiden. *I varje avgörande ända från början måste man ta hänsyn till alla de faktorer, som spelar roll för problemets lösande, alltså även skönheten.* Härav följer att endast den som behärskar *alla* dessa faktorer är skickad att leda lösandet av de svåra problem, som Stockholms utbyggnad erbjuder.

Foto: Pressens Bild.

Det pulserande livet . . .

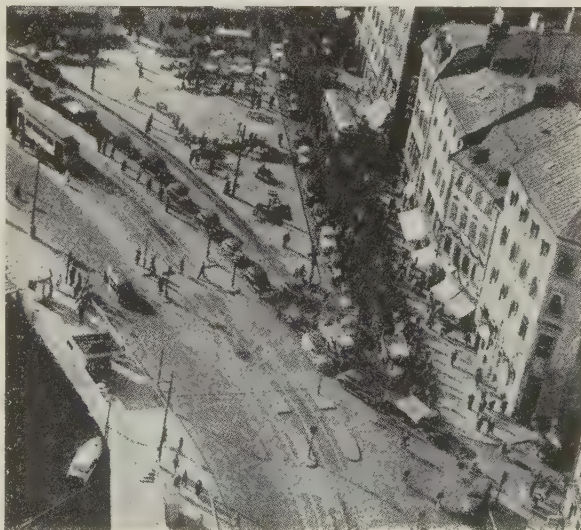




Foto: Nordisk Konst.

tige utan diskussion och utan omröstning. Ärendet åtnjöt 2 minuters behandling av fullmäktige. Brobyggnadsärenden av denna vikt måste i fortsättningen ges den grad av konkretion redan på planeringsstadiet att de ansvariga politikerna ha klart för sig innebörden av sitt beslut. En sådan konkretion nås främst genom silhuetter på platsen och modeller i mycket stor skala.

Vi har tidigare konstaterat att den estetiska upplevelsen av Stockholm är knuten till vattnen. Vi måste då fråga: vem vakar över dessa skönhetsvärden? Jo, staden själv genom sina planerande och granskande organ, främst då byggnadsnämnden och stadsplanenämnden. Men detta synes inte vara tillräckligt då vi ju har skönhetsrådet. Ett skönhetsråd är endast tänkbart i ett samhälle där de styrande anser sig utan kompetens i estetiska frågor och som följd därav till ett i detta sammanhang politiskt oansvarigt organ av sagt sig sin yttranderätt. I annat fall skulle omöjliga projekt stoppas redan i vederbörande nämnder.

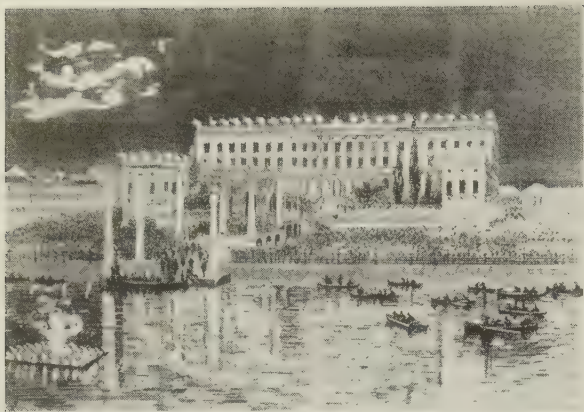
Skönhetsrådet är ett organ utan politiskt engagemang underställt kulturroteln. 8 av de 12 ledamöterna skola utgöras av fackmän utanför politikernas led. Regel är ju annars att varje nämnd inom stadens förvaltning är sammansatt efter partigrupperingen i stadsfullmäktige. Skönhetsrådet saknar ett egentligt kontor eller en expedition. Dess löpande ärenden handhas av en sekreterare och en amanuens. Skönhetsrådets stat utgjorde 1953 ca 27 000 kronor. Granskas rådets instruktion närmare finner man att skönhetsrådets kompetensområde delvis täckes av och nära sammanfaller med museinämndens och stadsmuseets. Övergår man till naturskyddssynpunkterna är det så, att dessa företräds av huvudsakligen följande organ: gatukontorets parkavdelning, friluftss- och idrottsstyrelsen samt skogsförvaltningen inom fastighetskontoret. Såvitt jag kan se vore det riktigt att organisera kultur- och naturvård under två skilda organ, den nuvarande museinämnden och en nyorganiserad natur- och friluftsnämnd. Den senares arbetsorgan borde vara ett

kontor sammansatt av nuvarande gatukontorets parkavdelning, friluftss- och idrottsstyrelsens expedition samt skogsförvaltningen inom fastighetskontoret.

Vården av Stor-Stockholms natur måste ses som ett sammanhängande problem. För såväl kultur som naturvård borde uppgöras förteckning över som omistliga betecknade områden, enstaka miljöer eller byggnadsverk. Dessa förteckningar bör ta sikte på de allra väsentligaste dragen i Stockholms topografi och stadsbild. Detta arbete kan utgöra en fortsättning på »Stockholmstraktens...»

Man frågar sig nu om med denna omorganisation av kultur- och naturskyddsfrågorna stadens skönhet garanterats bestående i sina väsentliga drag. Måhända måste man besvara denna fråga med nej. Men om alla underhålls- och nyanläggningsprojekt som verkligen kan sägas komma att ingripa i de karakteristiska dragen i stadens ansikte går genom den nya byggnadsnämnden — som bekant kommer byggnads- och stadsplanenämnderna att sammanslås — kan man vara säker på en god prövning, om nämligen nämnden även är estetiskt kompetent. Lagen om kommunal självstyrelse säger att medborgarna genom sina ombud skall avgöra ärendena. Dessa nämndemän måste alltså vara kompetenta eller vid sina samtliga sammanträden ha adjungerade ledamöter jämställda i allt utom i rösträtt och medskyldighet att kontinuerligt följa ärendena och göra det under en *helhetssyn* på problemen. Det är meningslöst att i de frågor det här gäller se skönheten som en isolerad faktor.

Huvudstadens skönhet är ett riksintresse. Det måste därför vara möjligt för staden att träffa en sådan uppgörelse med Kungl. Maj:t, att staten inte som nu kan bygga i huvudstaden endast efter meddelande till byggnadsnämnden t. o. m. utan att detaljerad stadsplan finns uppgjord och att staten inte genom sina organ som t. ex. Djurgårdsnämnden sköter sina planeringsfrågor utan samråd med stadens myndigheter och att vattendomstols utslag t. o. m. kan gälla över av Kungl. Maj:t fastställd stadsplan.



Stockholms skönhet har alltid varit knuten till vatten: Nordpolsfararnas landstigning vid Logården 24 april 1880 tecknad af R Haglund.

Arbetet på Stockholms skönhet kan kosta pengar. Vem får skönheten utan arbete? Söndagstorpens får inte en snödropp, en ros, en höstaster att växa utan kärleksfullt arbete. Men vi tycks tro att vi skall få den utan extra insats av arbete, av pengar. I denna uppfattning att det estetiska värdet hos en byggnad eller en stadsplan alltid kan uppnås utan merkostnad är vi arkitekter medskyldiga. Vulgariserade slogans ifrån 30-talets estetik är svinhugg som nu går igen. Jag vill ta ett exempel från Ryssland. Gate och Schildt har lärt oss att där den estetiska faktorn accepteras både i stadsbyggnad och arkitektur: skönheten har där anammats på ett sätt som vi finner löjligt: som skal och kåpa. Merkostnaden för det sköna är där närvarande i sin uppenbaraste form och ryssarna är medvetna därom och betalar gärna. Ett annat exempel. I ryskt stadsplanerande synes rymlighet och generositet i mått vara självklara ting. Det kostar pengar. Men vem vågar här i Sverige säga: det är självklart att rymden, friheten måste kosta

Stadskollegiets ordförande fil. dr Yngve Larsson:

Efter mycken tvekan, herr ordförande, mina damer och herrar, har jag bett om ordet, närmast i anledning av min vän och medarbetares, Tage William-Olssons anförande här vid förra sammanträdet. Jag ber om ursäkt att jag härmed frångår de direktiv som vi fick vid sammanträdet början att inte här söka syndabockar, men jag tror, att det är nyttigt för en själv, och i allmänhet moraliskt om man söker sig själv som syndabock, att man har en stund, då man går igenom sitt samvete och ser efter: vad har jag i denna sak felat?

Jag har anledning till det, då jag i de stora byggen, som varit utgångspunkten för debatten och för skönhetsrådets framställning, haft att representera staden som byggherre, att svara för de avgörande besluten. Om jag ett ögonblick ser tillbaka på de sista decennierna — jag måste göra det därför att vad vi var med om för 20 år sedan bestämt de brobyggen vi nu talar om — så måste jag först till några av de föregående talarna säga, att vi är icke några kommunala jannar, som sitter i Stads-huset och utan känsla för den stad vi har förtro-

oss något. Den generositeten, den friheten vill vi också ha här.

Är vi fattigare än ryssarna? Ni svarar kanske: ryssarnas generositet är maktmanifestation. Vi vill svara: kan inte vi i vårt demokratiska samhälle i fria, generösa rymder manifesteras vår tro på mänsklig frihet? Det är inte meningen att föra in godtycke i planerande och byggande bara att inräkna den estetiska faktorn i vårt skapande, lika väl som den tekniska och det måste stundom kosta pengar. I vårt sammanhang betyder det: Stockholms skönhet måste stundtals köpas dyrt. Den måste också kosta oss pengar. Den, likaväl som söndagstorpens första ros vid stugväggen.

Som en sammanfattning vill jag föreslå att följande frågor debatteras av föreningen.

Möjligheten av att hemställa hos staden om uppgörande av regionala skyddsplaner för vatten- och strandområdena kring huvudstaden och att staden i samband därmed hemställer om översyn av gällande vattenlagstiftning i syfte att erhålla skydd för vattenytorna i och kring huvudstaden

uppgörande av skyddsplaner för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom huvudstaden och att dessa planer utformas med sikte på *väsentligheter*

att staden organiserar planering och byggande så att samtliga ärenden av vikt för huvudstadens skönhet passerar en samordnande, ansvarig instans ej blott som stadsplaneärende utan även som byggnadsärende och att denna instans kommer att utgöras av den blivande BN och att i samband därmed skönhetsrådet samt park- och naturvården omorganiseras

att staden inleder förhandlingar med vederbörande myndigheter i syfte att vid byggande inom huvudstaden jämställa statliga byggnadsföretag med övriga

att staden inleder förhandlingar med vederbörande myndighet angående rätten att bebygga eller annorledes utnyttja norra och södra Djurgården.

endet att förvalta, godtyckligt lägger mer eller mindre praktiska trafikbyggen över våra vatten och genom gamla kvarter. Vi har förtroende att förvalta staden och att förvalta dess skönhet, som ligger alla stockholmare om hjärtat och som icke får vara ett privilegium för någon bestämd yrkesgrupp.

Om jag går tillbaka 25 år: hur var läget då, inför den våldsamt insättande bilismen, inför trafikoffensiven mot det gamla slussnäset, inför de långa köer vi hade på båda sidor av Slussen, inte minst av spårvagnar?! Stadens förvaltning hade förlorat sig i en rad stora utredningar angående den s. k. centralbron vars intressantaste resultat givetvis var den dubbelbro som för W-O här är schackspelets drottning. Detta projekt har varit den pivotpunkt kring vilken han med tragiska gester vänder sig. Men han gör sig själv därmed mycken orätt — han gör det arbete han nedlagt i denna stad mycken orättvisa med denna framställning. Varför dubbelbron avböjdes var för det första därför att den icke löste tunnelbanefrågan, för det andra därför att den aldrig visade en ordentlig lösning av gatutrafikens

hopfogning med trafiklederna från Norr, och för det tredje därför att det var en gärdesgård i jätteformat tvärs över våra vatten. Här kommer senare att visas bilder dels över de broar som nu med skäl chockerar oss, dels över dubbelbron som måste vara minst 5 meter högre, med den nya brobanan för gatutrafiken liggande 5 meter över den nu byggda järnvägsbron. Jag frågar mig vad man skulle säga om en sådan konstruktion? Jag tror det var riktigt att den avböjdes, jag tror det var riktigt att stadsplanedirektör Markelius, som ånyo prövade denna sak i samband med 1945 års beslut om järnvägsbrons flyttning till Södergatan, också avböjde en sådan lösning.

I det läget gjorde vi — för att en gång till gå tillbaka till 1930 — det bästa möjliga av vad vi hade, dvs. slussnäset och genomfartslederna på västra sidan av Gamla stan, vid Slussen enligt ingenjör Lundborgs idé och med min vän W-O:s värdefulla hjälp. Jag vet väl att vi därmed förvandlade det gamla låga slussnäset, vi fördärvade den slussmiljö där man en gång hade kunnat sitta på Pelikan och dricka punsch på kvällarna och titta ut över Mälaren och Saltsjön. Den är borta, den miljön är borta, jag har där varit med om att skapa en ny miljö, det är riktigt.

I vår plan ingick också den järnvägsbro för tunnelbanan som nu kommer att byggas. Vi förutsåg då också, ehuru vi trodde att den låg längre bort än den i verkligheten visat sig göra, en ny gatubro i Söderledens förlängning. Detta är 1934 års planer, de planer som, jag medger det, med väsentliga förändringar — framförallt genom att man har flyttat SJ:s sammanbindningsbana från Slussområdet till Söderleden — nu håller på att genomföras. I huvudsak är det denna uppläggning som vi nu följer. Då man nu ser den förverkligas och känner chocken av de stora och grova ingrepp i en hävdvunnen stadsbild som den medför, då går man ovillkorligen steg för steg igenom vad man gjort, och man frågar sig: var det rätt?

På det svarar jag: det var rätt; varje steg som togs var rätt; det var rätt att lägga tunnelbanan som vi gjorde på Söder, i ett ytligt läge under gatorna och under Slussen som dock är stadens största växlingspunkt för nordsydliga trafiken; det var riktigt att göra detta; det var också rätt att räkna med en ny bro i Söderledens förlängning. Det var riktigt att lägga tunnelbanan i ett ytligt läge för att nå god kontakt med gatutrafiken — jag är tveksam om den tunnelbana som sedan byggts på alla punkter kommit tillräckligt nära gatan; men man har nu rulltrappor som vi inte hade erfarenhet av för 25 år sedan, och jag hoppas att man har bedömt det riktigt. Men som saken då låg måste vi lägga tunnelbanan som vi gjorde, och därav följer att den måste fortsätta på bro över Söderström. Stadsplanedirektören har ju talat om de utredningar han gjort och vars resultat jag kan vitsorda, om möjligheterna att lägga ned banan i tunnel under Söderström. Det betyder att bygga om tunnelbanan från och med Medborgarplatsens station, att gå under Slussens konstruktioner — det gäller här stora djup och ytterst vanskliga grundförhållanden, inte

minst på grund av den bro som här redan finns. Det betyder en extra kostnad av 30 miljoner, det betyder att vi får den sammanbindande länken i tunnelbanan uppskjuten i 3 år, vilket kostar oss, i de minskade driftkostnader som vi får med sammanbindningen, 10 miljoner om året — också en siffra som är intressant därför att den visar vad tunnelbanan betyder för Stockholm.

Detta är det avgörande. Jag har velat säga det därför att jag tror att vad vi här gjort gäller behov som tränger sig på som en naturkraft, och som de vilka har ansvaret att ordna staden och trafiken icke kan undandra sig. När jag läser skönhetsrådets framställning och många andra inlägg, kan jag väl förstå den indignation som här kommer till uttryck över ingreppen i en hävdvunnen stadsbild — men tänker då icke de herrar som skriver detta något på vad syftet är, varför vi gör detta? — —

Och vår tids Stockholm? Jag ser framför mig ett oändligt perspektiv av trafik- och stadsplanefördrag med siffror över trafiken, över invånarantalets stegring och alla de uttryck för de krafter som förvandlat Stockholm till en miljonstad. Det är för att tillgodose detta, för att i dag göra det möjligt för vår tids stad att leva och trivas, som vi bygger allt detta.

När man ser på de modeller vi fångslas av, vi som någon gång passerar stadsplanekontoret, modellerna över det nya Stockholm: de är gjorda av gips, vita kuber som det behövs fackmannens, arkitektens fantasi för att göra levande. Men om man skall göra det levande, då måste man på samma gång också se dem fyllda av trafik, vi måste se den ändlösa raden av bilar, eventuellt också cyklar, vi måste på tunnelbanebron se de gröna tågen som kommer att avlösa varandra med 40 sekunders mellanrum i snabb fart, vi måste se hela stadens liv, vi måste möta människorna med deras öppna eller frostbitna ansikten, alla de kontakter man får i en storstad, vi måste känna att vi är en del av denna levande stad, först då kan vi bedöma vad vi gör! Vad vi gör är uttryck för krafter som är starkare än vi, vi är bara organ för de krafter som växer i denna stad, som gör att den växer.

Vad skulle det nu betyda — vi har stått inför den frågan — att lägga tunnelbanan i stället för på bro, i tunnel under Söderström? Jag har talat om vad det innebär. Det innebär bland annat 3 års uppskov, det försenar den sammanknyttande länken i tunnelbanan med 3 år. Dessa år betyder stopp för Stockholms exploatering söderut där vi har den enda stora reserven för vår växande bostadskö. Den sammanbindande länken i vårt tunnelbanesystem betyder fullbordandet av detta mäktiga skelett som vi håller på att bygga upp för Stockholms stads-kropp, ett skelett där vi nu investerar, såg, runt $\frac{3}{4}$ miljard hittills och under de närmaste 5—10 åren — dit jag också räknar tunnelbanesystemet från Brännkyrka och uppåt Östermalm. Det är det vi måste bygga för att staden skall kunna fortsätta att utvecklas och icke förkvävas av trafiken. Se på New York t. ex., se på de amerikanska metropolstäderna där de kollektiva spårtrafikmedlen sjunker tillbaka; den ena förortsbanan efter den

andra går i konkurs runt omkring New York, medan gatutrafiken kvävs av bilar. Vi måste ordna den lokala trafiken, här där vi kan det, där vi kan hålla i dessa problem på ett annat sätt, vi måste ordna den trafiken så att vi kan klara masstransporterna för en rimlig kostnad och med en rimlig stadsplanläggning. Det är detta stora problem som vi kämpar med när vi gör dessa byggen.

Tro mig, det är en stor fråga, den uppgift arkitekterna här har, det är att finna, jag vågar icke säga en skön, men en riktig form för det vi måste bygga. Det är det arkitekterna skall göra och det är en sak som inte löses utifrån av ett skönhetsråd eller överhuvud på annat sätt än att känslan för vikten också av formen är med från början. Den som löser dessa frågor, han måste ha samma känsla för stads-

Arkitekt SAR Göran Sidenbladh, Stockholms stads stadsplanekontor:

Det finns ingen av oss som håller på med Stockholms byggnadsfrågor som kan göra sig fri från det förgångna. Det är nästan omöjligt att inte klänga sig fast vid de skönhetsvärden som finns, men problemet är att ersätta den gamla skönheten med ny.

W-O talade i sitt inledningsföredrag om schackspelet och dess spelregler, som hörde hemma på det fysiska planet, topografi, teknik, ekonomi, det som hade samband med funktionen. Han sade att de reglerna kan ingen av oss, ingen enskild och ingen tid, sätta sig över. Spelreglerna förändras visserligen från tid till annan men de är på ett sätt absoluta. Han beskyllde oss för att mera hålla på att diskutera spelreglerna än att verkligen spela spelet. Den andra sidan av arbetet var förbundet med de relativa värdena, var det som har att göra med de estetiska värderingarna. W-O skyndar sig att säga att alla liknelser haltar, men på den här punkten måste jag erkänna, att jag har precis motsatt uppfattning mot honom.

Jag skall ta några exempel för att visa hur relativa de så kallade sakliga förutsättningarna är, hur de ytterst är grundade på värderingar hos någon enda eller kanske några få. Det är därvid trevligast att tala om dumheter som ännu inte är begångna. När programmet för tävlingen om Österbron skulle skrivas så kontaktades marinen och hamnförvaltningen. Representanten för marinen sade att vi får absolut inte sätta någon bropelare på Beckholmen, för den ingår i flottstationen och bron får inte göras så att inpasagen till och från dockorna på Beckholmen blir försvärad. Stadens myndigheter försökte svara, att vid den tidpunkt då Österbron skall byggas, så kommer flottstationen inte att ligga där. Marinens representant svarade att det inte fanns beslut om den saken. Han handlade riktigt enligt sin tjänst, och om man är logiker kan man säga att han handlade objektivt, men vi vet alla i dag hur fel han hade.

När man talade om en fast bro över Danvikskanalen så svarade hamnförvaltningen, att den skulle ha 42 meter segelfri höjd. Det finns kanske någon som undrar hur det fartyg ser ut, som bara har drygt 6 meters djupgående men en rigg som är nära 42 meter. Då svaras att sådana fartyg finns, det finns i varje fall ett skolskepp som heter Cristoffer Colum-

bilden, eventuellt också kunna skapa en ny och övertygande stadsbild, som tekniska insikter. Konsten, svårigheten i den offentliga apparaten, det är att skapa ett sådant samspel. Det är väl en svår politisk och personlig konst, och den löses inte med några formler.

Får jag bara säga ett enda ord utanför detta, till försvar för skönhetsrådet, vars museala syn på staden jag eljest icke kan dela? Jag tror att skönhetsrådet som representerar så många fackintressen av hög valör, som vi eljest icke skulle kunna räkna med inom stadens förvaltning, jag tror det är värdefullt för staden att ha tillgång till denna organisation. En annan sak är att den, som erfarenheten nu senast visat, uppenbarligen inte är riktigt inpassad i den kommunala apparaten.

bus med sådan rigg. Man måste då fråga om det är rimligt att tänka sig att det skolskeppet skall löpa in i Hammarbyleden? Hamnens ständpunkt kan sägas vara objektiv, men man måste ju fråga huruvida det är vettigt att pressa upp en trafikled 44 meter över vattenytan därför att det fortfarande på något håll i världen finns kvar segelfartyg som kräver den höjden.¹

Jag skulle kunna gå vidare i en sådan här skildring och berätta om hur det går till om man skall bygga en järnvägsbro tvärs genom staden. Vi får så kallade sakliga förutsättningar, som rör axeltryck, hastighet, stigningsförmåga och bromsningsförmåga hos tågen, vi får uppgifter om tillåtna påkänningar i det stål och i den betong som skall komma till användning, och vi får belastningsantaganden. Är dessa saksattpremisser? Belastningsantaganden är ju någonting i hög grad relativt. Likaså vilken säkerhetsgrad som man skall räkna med i olika fall. Stigningsförmågan är ju beroende av relationen mellan maskinstyrka och tågvikt. Dimensionerna på tåget tycker vi är rätt fixa, men man kan i alla fall diskutera hur mycket som en bygel på ett elektriskt lok får pressas ihop. Det är inte fråga om sakförutsättningar, problemet är att komma i sådant förhållingsläge gentemot Statens Järnvägar, och gentemot Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, så att man kan få diskutera sakerna och inte vara bunden till att bara få diktat utifrån.

Man kunde fortsätta länge med att undersöka s. k. sakliga förutsättningar. Denna segelfria höjd på 5,40, är ett utslag av vattendomstolen, men vem säger att vattendomstolen vet någonting om framtiden? (Deras relation till stadsplanelagstiftningen har redan Torbjörn Olsson varit inne på.)

Jag tror för min del att det är mycket lättare att finna objektiva regler för det som vi vill kalla skönheten. Jag vill peka på att det finns vissa absoluta krav, en viss ärlighet i formgivning, och detta att

¹ Detta var vad jag sade i diskussionen. Senare har hamndirektör Linder i brev dels av sagt sig ansvaret för den begärda brohöjden, som var 40 m, dels meddelat att det var två skolskepp som var 54 m höga och dels angivit att det finns många fartyg som kräver 42 m.



T. v: Ett bonäskvarter vid Lutternsgatan (nuv. Kungsgatan) 1860. T. h: Kungsgatan i dag. Två bilder som illustrerar orsaken till vår tids dilemma.

en lösning, det må vara en stadsplan eller ett matbestick, skall vara visuellt fattbar i sin funktion. Det är absoluta krav som man aldrig kan dispensera ifrån.

Alla de som hållit på med stadsbyggnad vet, att man inte bara kan stapla den ena förutsättningen på den andra såsom de ges ifrån de olika berörda förvaltningarna och fortfarande ha kvar chansen att göra en helbra lösning. En kritisk granskning av förutsättningarna är det första som en stadsbyggare måste ge sig på. För arkitekten är det helt naturligt att han vill vara med och skriva programmet. Den stadsbyggare som direkt godtar de honom givna förutsättningarna, han skall finna, att hos honom sitter skönheten trångt. Kalkyler, beräkningar, regler, förordningar, det är en bunt papper. Vi har i år en bunt papper, nästa år har vi en annan och om två tre år är även den glömd. Men om vi gör god eller dålig arkitektur, om vi gör goda eller dåliga »former» i vår stad, *det* kommer att överleva oss alla. Det är genant, att man här skall behöva säga, att detta är det enda som är väsentligt.

F. stadsplanedirektören *Albert Lilienberg:*

Herr ordförande, jag avstår därför att en del av de föregående talarna har sagt ungefär vad jag skrivit på det här papperet, och en del har sagt det bättre än vad jag har skrivit, särskilt Dr. Larsson.

Regionplanechefen arkitekt *SAR C-F Ahlberg:*

Men Stockholm är till slut inte bara denna materiella form, Stockholm är också liv och skeende. Stadens tjuskraft ligger väl lika mycket just i rörligheten, i vitaliteten och den sjudande utvecklingen. Endast om vi i vår kärlek till staden innefattar detta levande och sjudande, förändringen och växandet, kan vi göra en insats för Stockholms skönhet. Skönheten vinnas inte bara, inte ens främst, genom bevarande utan genom nyskapande. Ett nyskapande som svarar mot förändringen och växandet. Och skapandet kräver kärlek till sitt föremål.

F. överingenjören *Gösta Lundborg:*

Herr ordförande, mina damer och herrar.

Jag får i likhet med doktor Larsson be om ursäkt, om jag går tillbaka litet i det förgångna, tvärt emot herr ordförandens direktiv, men det är nu så, att jag har några bilder, som kan vara ägnade att belysa en del av det doktor Larsson nyss anförde.

Jag ber att få övergå till dem direkt. Min gamle vän William-Olsson gick hårt in på förträffligheten av en dubbelbrolösning i det anförande, han hade här förra gången, men man får ju inte bara se fördelarna — sådana finns givetvis i varje projekt — utan även nackdelarna hos de förslag man diskuterar. Som vi ser på denna ritning av dubbelbron, så var det i verkligheten så att problemet Tegelbacken ej alls var löst. I ett senare projekt, som nu ej finns kvar, hade Hörnell sökt bemästra de trafiktekniska svårigheterna genom att fortsätta brons gatuled som highway bort till Tunnelgatan och via denna till Sveavägen, där den skulle anknyta. Det var ju knappast någon acceptabel utväg, och visserligen har det sagts, att svårigheterna skulle ha kunnat lösas vid ett fortsatt studium av dubbelbrons möjligheter, men därom vet man ju ej så mycket.

Vad som gjorde att stockholmarna kraftigt reagerade mot dubbelbron var naturligt nog inte de trafiktekniska svårigheterna utan den uppfattning angående brons utseende, som de fick av den modell, som utfördes och förankrades vid Klara Mälarstrand. Denna som var utförd av ribb och säckkväv verkade rent anskrämlig och gjorde naturligtvis inte förslaget rättvisa. Brons underkant låg på samma höjd som Mälarens högvattenyta, och modellen verkade som om den sam på vattnet. Nu har W-O visat en dubbelbro över Norrström, som han förlagt åtskilligt högre över vattnet, och ur utseendesynpunkt är detta antagligen bättre, men lösningen av Tegelbackens trafikproblem torde knappast därav underlättas.

Om vi sedan går över till Riddarholmen, så ansågs allmänt av de medverkande arkitekterna, att dubbelbron här hade sina största förtjänster, enär den gav en god lösning i förhållande till detta ömtåliga stadsparti. Den ränna i bron, som bilden visar, avsågs möjliggöra planskild korsning mellan bron och trafiken till och från Riddarholmen, men i verkligheten var denna planskildhet icke möjlig, eftersom en för Stadsholmen nödvändig station för tunnelbanan måste ha förlagts på denna plats.

Från Riddarholmen steg bron sakteliga mot söder, och anknytningen därstädes var för gatutrafikens vidkommande fullt acceptabel. Ett annat kapitel var emellertid tunnelbanan. Det ansågs då och anses allt fortfarande nödvändigt, att denna med hänsyn till bl. a. omstigningstrafiken passerar en så viktig knutpunkt som Slussområdet och bilden visar också sådan möjlighet i samband med dubbelbron. De kontrakurvor, man härvid skulle ha fått, hade emellertid radier på endast 100 meter, vilket icke godkändes av spårvägsbolaget. Dubbelbron var alltså icke acceptabel ur tunnelbanesynpunkt, och i dagens läge hade själva bron icke heller varit tillräcklig, eftersom man nu planerar 4-spårig tunnelbana norr—söder, och dubbelbron endast skulle ha upptagit totalt 4 spår, varav 2 för tunnelbanan och 2 för stambanan.

Om jag sedan får gå över till det broförslag som närmast föregick vad som nu bygges, så var detta också en dubbelbro. Den pressades fram som ett första resultat av spårvägsbolagets krav på 4-spårig tunnelbana mellan norr och söder, och tekniskt sett var lösningen tillfredsställande, eftersom man då fick förfoga över gamla järnvägsbron för tunnelbanan, samtidigt som en spårförbindelse mellan S. stationen och Stadsgården—Söder Mälarstrand kunde anordnas för godstrafiken i den gamla järnvägstunneln. Gatuhöjden sammanföll i stort sett med den Hörnelliska brons, och på bilden har jag sträckt in de nuvarande 3 meter höga brobalkarna samt den höjd på 2,6 m, som brokonstruktörerna till en början räknade med.

Jag ber nu att bredvid varandra få visa tvärsektioner av de under byggnad varande broarna samt den Hörnelliska dubbelbron. Det torde vara uppenbart, att järnvägsbrons 3 meter höga balkar icke kommer att från öster sett verka lika massiva som nu, när gatubron med sin något luftigare konstruktion blivit utförd. Den uppfattningen har man också på järnvägsstyrelsens brobyggnadsavdelning, och ett faktum är, att balkarna från väster sett lättats upp betydligt redan av den gångbana, som här upphängts på desamma. Jag överlåter åt det ärade auditoriet att avgöra, om en ca 8 m hög dubbelbro här ur estetisk synpunkt skulle ha varit bättre än vad som nu bygges med 3 meters höjd. — — —

Jag ansåg vid tiden för den Hörnelliska dubbelbrons tillkomst, att stambanan borde flyttas bort från centrum och framgå över Långholmen—Smedsudden, och detta höll jag på, tills jag praktiskt taget blev ensam. Anledningen till att staden frångick tanken på den kringgående linjen, som av staden och staten gemensamt undersöktes åren 1925—27, var dels motståndet från järnvägsstyrelsens sida,

dels att 1930-års trafikkommitté verkligen fick fram ett förslag, som ansågs på tillfredsställande sätt medge stambanans kvarliggande i centrum. Jag visar här en bild av detta förslag och vill samtidigt nämna, att regleringen av Slussområdet, som föregick desamma, då ansågs klara gatutrafikens problem mellan norr och söder för mycket lång tid framåt. Stambanans och tunnelbanans broar sammanfördes som synes till en enda bro över Söderström, och denna hade 5,4 m fri höjd för sjöfarten, eller densamma som man fick genom nya slussen vid Karl Johans torg. Först i framtiden räknade man med att en bro i Södergatans förlängning skulle erfordras, men dess anknytning till en bro över Norrström var, som jag nyss nämnt, svår att ordna.

Då arkitekt Sidenbladh påtalar alla de normer och bestämmelser, som han anser ha försvårat utformandet av de föreliggande projekten, så förstår jag honom icke riktigt. Det må vara sant, att man ibland skulle vilja tumma på de krav, som olika myndigheter uppställer, men höjden 5,4 m fritt under de här omhandlade broarna och vid Slussen, är faktiskt berättigad. Vi får inte glömma, att allt som möjligen kan göras för att underlätta sjöfarten genom den gamla leden mellan Mälaren och Saltsjön vid Karl Johans torg också bör göras. Erfarenhetsmässigt hade hamnstyrelsen kommit till att 5,4 m behövdes för att exempelvis kolpråmar m. fl. här skulle kunna ta sig från Saltsjön till Mälaren och vice versa. Omvägen genom Hammarbyleden är nämligen 1 mil lång. Det var dock ett stort framsteg, när man kom till denna höjd istället för tidigare ca 10 m, vilket upptälldes som villkor, då 1910-års bangårdskommitté uppgjorde sina förslag. Vad sedan SJ:s anspråk angår, har dessa efter elektrifieringen modererats i mycket hög grad. Från max. 10 à 12 ‰ lutning under ånglokens tid, har man nu vid Riddarholmen byggt korta sträckor på upp till 25 ‰. Att anspråken på fri höjd samtidigt ökats med 30 cm har sin grund i att överslag från kontaktledningarna i flera fall åstadkommit eldsvådor av ibland betydande omfattning.

Vad jag med det här sagda ytterst velat understryka är, att en dubbelbro icke skulle ha kunnat lösa Stockholms centrala trafikproblem, och att det är tämligen omotiverat att då och då plocka upp densamma ur det förgångna. Den hade sina förtjänster, men redan då den uppgjordes och alldeles särskilt i dagens läge skulle den icke ha varit ägnad att lösa de problem, som staden har att brottas med.

Doktor Selling berörde i sitt anförande en sak, som för stockholmarna är av stort intresse. Det gäller frågan om flera spår för stambanan över Norrström, och han påpekade fullt riktigt, att om ytterligare 2 spår här ska utläggas, så blir det mera fråga om ett torg än en bro. Från min sida framhölls, och jag gjorde allt vad jag rimligtvis kunnat för att påvisa sådana lösningar, som skulle kunna hindra denna för staden katastrofala utveckling. Jag har sålunda föreslagit, att staden från den blivande sydvästra tunnelbanan från Liljeholmen skall utdraga en gren mot Älvsjö och Huddinge och därmed överta huvudparten av västra stambanans närmare lokaltrafik. Mellan Centralen och Huddinge går för närvarande

28 tåg per dygn i vardera riktningen, och den relativt obetydliga trafik, som dessa ombesörjer (ca 5,3 milj. resor per år) skulle naturligtvis lätt kunna övertagas av tunnelbanan. Om staden icke på detta sätt går in för att dirigera den framtida utvecklingen, så får stockholmarna utan tvivel en gång bita i det sura äpplet att få en 50 m bred bro över Norrström. I likhet med doktor Selling reagerar jag kraftigt mot tanken på en sådan bro.

Tage William-Olsson:

Och så vill jag gent emot Markelius' uppläggning av hela frågan, när han talar om Stockholms skönhet och stadens utveckling i största allmänhet, göra en distinktion, dra en gräns mellan det som gjorts i generalplanen och på ytterområdena och även i stadens centrum norr om Klarabergsgatan, där det nu rivs och bygges nytt, å ena sidan och å den andra sidan Stockholms centrum söder om Klarabergsgatan, slottstrakten, stadshustrakten och strömmens stränder, Stockholms och f. ö. rikets monument centrum. Det är detta diskussionen nu närmast gäller och där skönheten är som värst hotad och där det verkligen är brådskande.

På generalplanen, inom ytterområdena och norr om Klarabergsgatan har stadsplanekontoret gjort ett mycket gott arbete. Jag delar inte skönhetsrådets betänkligheter rörande de områden, som nu saneras, jag tror de blir mycket bra. Men jag kan inte komma ifrån det intrycket, att söder om Hamngatan—Klarabergsgatan, där har stadsplanekontoret tappat taget — förlorat kontrollen över vad som händer.

Kommer man inte åt att göra en total reglering som söder om Kungsgatan, utan blir tvungen låta ett stort antal värdefulla hus stå kvar, så delar jag fullkomligt Bydéns uppfattning, att en breddning av alla gator är felaktig. — — —

Om man inte kan riva rubb och stubb och bygga nytt, tvingas man att söka sig fram där det går att komma fram. Och jag håller alltså på den tanken jag antydde sist och som flera av oss höll på när vi byggde om Slussen, att vi har redan ett system av attraktiva gånggator, framför allt Drottninggatan och Regeringsgatan, dit det på den tiden gick en ständig ström av människor från Västerlånggatan, snett över riksdagshusplan och Gustaf Adolfs Torg upp mot NK. Man skulle inte kunna göra en plan för nedre Norrmalm som har större värden än dem vi redan har. Jag har fortfarande inte hört några argument som bestriider detta, som på ett övertygande sätt motbevisar vad jag här sagt. Men skall vi ha Drottninggatan kvar med sin nuvarande karaktär, så är den oduglig som dubbelriktad trafikled mellan norr och söder och sak samma gäller Regeringsgatan. Vi måste skapa parallellgator till dessa. — — —

Jag kom snabbt till det resultatet, som, så vitt jag kan se, står sig än i dag, fast det gjorts energiska försök att bestrida detta, att Herkulesgatan är den enda gata som utan större svårighet kan breddas. Utefter hela dess norra sida finns inga värdefullare fastigheter och det finns inga, som behöver tomtutsläpp till gatan. Om man ville, skulle man kunna slopa hela kvartersraden mellan Herkulesgatan och

Vattugatan. Genom en breddning av Norra Smedjegatan, som också är relativt lätt genomförbar och genom det ingrepp, som Hedqvist på sin tid föreslog men som är svårare att genomföra kunde man relativt enkelt skapa de parallellstråk till gånggatorna som behövs för den körtrafik, som rör sig i centrum, utan att bredda övriga gator. Får man bort all genomgångstrafik ur dessa, så förstår jag inte varför man över huvud taget behöver diskutera deras breddning, i varje fall inte på annat sätt än att genom elastiska kvartersplaner överlåta åt affärslivet självt att vid nybyggnader sörja för behövligt gatuutrymme för rörelsens bedrivande. I detta sammanhang vill jag rikta en fråga till trafikteknikerna. Ni säger, att vad vi än gör, blir trafiksituationen i framtiden lika hopplös. Hur kan ni då undvara ett system av körgator, helst utan tomtutsläpp?

Beträffande Strömbroen vill jag inte här diskutera fel och förtjänster hos det broläge jag skisserat. Det har uppenbara fördelar men är också riskabelt. Jag vill bara gent emot Markelius påpeka, att broläget i och för sig inte tvingar till en förlängning av Helgeandsholmen. Men talar man om Stockholms vatten och säger, att ett broläge från Skeppsbrohörnna till Operan skulle beröva oss tjusningen av strömmen som sveper runt slottshörnet, så är det sant, men är bara en detalj. Det väsentliga värdet är här det fantastiska stadslandskapet, distansen från Hamngatan ända till Södra bergen, som man känner redan vid Engelbrektsplan och som i sin obrutna helhet är ett stråk, fullt likvärdigt med t. ex. Champs Elysées. Detta anser jag vara ett så stort värde att det motiverar satsen, att broläget från Skeppsbrohörnet mot Kungsträdgårdens västsida är det enda tänkbara. Och dess logiska konsekvens — att trafiken i Kungsträdgården flyttas över från ostsidan till västsidan skapar också den parallellgata till Regeringsgatan som vi måste ha för att rädda denna.

Vad stadshustrakten beträffar är den allt dominerande frågan gatubron från Riddarholmen till Tegelbacken. Är det bättre med en låg, bred bro eller med Hörnells kolonnad? Yngve Larsson angav tre skäl, som på sin tid fällde Hörnells dubbelbro: för det första att den inte löste Tunnelbanefrågan, för det andra stadsbilden och för det tredje kontakten mellan det höga broplanet och markplanet vid Tegelbacken. Det sista kan ha varit sant för 25 år sedan men inte i dagens läge. Tunnelbanan är redan klar och vad stadsbilden beträffar, har jag aldrig förstått rädslan för en modern kolonnad över Norrström. Hur många meningslösa kolonner har det inte byggts på de sista par hundra åren? Men nu, när tekniken fordrar en meningsfylld kolonnad, då tors man inte bygga den av estetiska skäl! — — —

Så kommer jag till det viktigaste jag har att säga i denna diskussion. Jag tror nog också som Yngve Larsson, att vi handlade riktigt när vi byggde om Slussen och jag tror som Markelius, att med de givna premisserna hade det varit svårt att få fram en bra lösning för järnvägsbron över Söderström. Men det är just detta som framtvingar frågan om hur vi egentligen hamnat i sådana tvångssituationer. Och det gör en kolossal skillnad på vår fackmannaställning till stadens göranden och låtanden om vi är

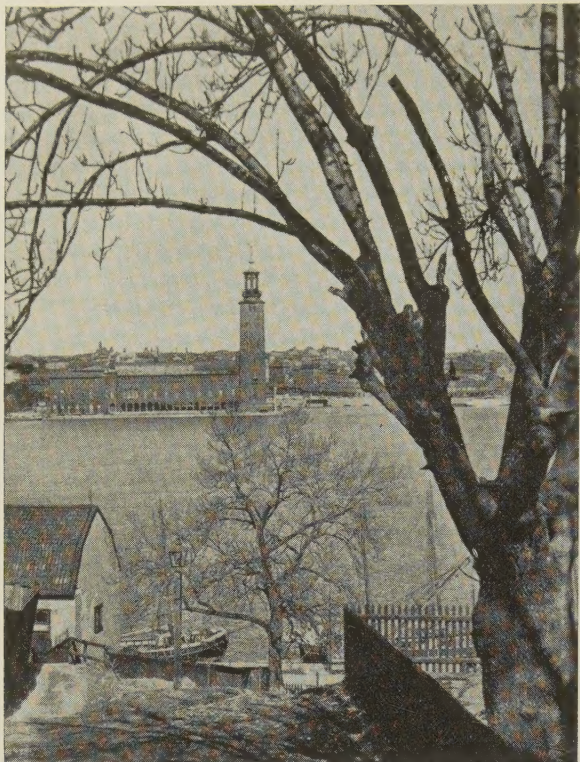


Foto: Pressbyrån.

medvetna om hur landet ligger till. Man står inte till svars inför framtiden med att bakom kulisserna ligger ihjäl goda idéer, att inte ta upp alla goda uppslag, som kan komma fram, till omsorgsfull prövning. Jag är övertygad om att i nuvarande situation ger differentieringstanken en möjlighet att rädda skönhetsvärdena inom nedre Norrmalm, och utefter våra stränder och den får helt enkelt inte gås förbi och tigas ihjäl nu som man gjort tidigare. Den måste tas upp till grundlig prövning så att inte bara vi fackmän vet, på vilka grunder man fattar sina beslut, utan även Stockholms befolkning.

F. överingenjören vid Stockholms stads hamnstyrelse major vvk Herman Jansson:

Den kritik som riktats mot bebyggelsen och planeringen av Stockholm har ju skarpt gått fram mot förbindelseledernas anläggande. Med nuvarande teknik kan man bygga broar oberoende av grundförhållande, djup och längd och vattendrag. Det går utan vidare, det har Stockholms brobyggare på de senare åren visat just med den bron de håller på att bygga, där djupet till botten är 50 meter. Man måste ju också säga det att under dessa 20 år kommit fram lösningar av förbindelseleder, där problemen lösts på ett även ur skönhetssynpunkt tillfredsställande sätt. Dessa teknikens möjligheter att bygga var som helst ger ju även anledning till att man kanske kommer med förslag, som går fram som mastodonter i terrängen. Ett avskräckande exempel på det är enligt min mening Österbron. Den kan utbildas hur elegant som helst, men den kommer att slå ihjäl stockholmsnaturen. Skall en bro byggas mellan landet söder om Strömmen och norr om Strömmen så skall den inte byggas närmare än vid Högudden, Skuru-

sundet. Då kan den bli en inkörsport till det vattenområde som bildar Stockholms saltsjöhamnar, och vars södra stränder utnyttjas som rekreationsplatser och bostadsplatser, som Djurgården och Södra Lidingö, och vars norra stränder utnyttjas för hamnar och industri och utgör Stockholms förbindelse-länk med världshaven. Österbron planerades ju inte för att vara en förbindelseled mellan Djurgårdslandet och Södermalm, den planerades att vara en förbindelse mellan Norrmalm och Södermalm. Tanken har ju tagits upp för att den utgör den sista länken i den cirkel som bildas av Västerbron och ringgator på Södermalm och Norrmalm, men jag förstår inte varför dessa förbindelseleder i väster inte skulle kunna förstärkas så att de på sin halva kan ta upp en hel del av den trafik som skulle gå fram på östra halvan, mellan Norrmalm och Södermalm. Dvs. att västra huvudtransportlederna, väster om Slussen, utbildas så att de kan ta mot denna trafik, och då tror jag att Skeppsbroleden kan ta trafiken Östermalm—Södermalm med de förbättringar givetvis som arkitekterna där kan anse nödvändiga. Det behöver inte innebära ett så våldsamt inslag som Österbron.

Det finns en hamn till som har en särskild tradition, och det är Skeppsbron. Den är nu i fara efter vad jag har hört. Man vill bredda gatuleden på Skeppsbron och då måste man taga bort Finlandstrafiken. Man vill således lägga Skeppsbron öde, göra den lika Gustaf Adolfs torg eller Strandvägen, den kan därefter möjligen användas som parkering för bilar och ligga död framför de gamla skeppshandels-husen. Jag undrar om det är att bevara Stockholms skönhet? Jag skulle vilja säga: tänk två gånger innan ni breddar gatuleden på Skeppsbron och kör bort sjötrafiken därifrån. Finlandstrafiken är ju med sina vita båtar ett ganska så livfullt inslag, och jag tror inte att gatuleden på Skeppsbron är för smal. Bilarna står stilla där för hinder vid Slussen och vid Norrbro. Om ni då breddar gatuleden: är det roligare att stå i många smala filer eller i en tjock bred fil?

Gösta Lundborg:

Förslaget till tunnelbanan genom Södermalm uppgjordes samtidigt med Slussförslaget. Örbybanan hade då via Folkungagatan och Katarinavägen en synnerligen otillfredsställande infart mot Slussen, som det var mycket angeläget att snarast förbättra. Hade man då gjort upp ett förslag att lägga en slutstation för denna linje på stort djup vid Slussen i och för fortsättning norrut någon gång framdeles, hade man sannolikt blivit utskrädd. Vi var nämligen då inne i en period, då man kunde få räkna med höga anläggningskostnader, och sedan dess har sannerligen miljonerna för tunnelbanan ohämmat fått rulla, många gånger i strid mot vad som förefallit klokt ur den trafikerande allmänhetens synpunkt.

Arkitekt SAR Harald Thafvelin:

visade ett flygfotografi över försvarsstabernas högkvarter Pentagon Building, Washington, USA med följande kommentarer:

Denna nutidsbild från Amerika visar dramatiserat

storleksförhållandet mellan bebyggd markyta och sådan yta som krävs för vägsystem och bilparkeringsplatser till samma byggnaders tjänst. Den är samtidigt en framtidsbild då det gäller området kring Stadsholmen i Stockholm. Finnes någon möjlighet att hindra den utradering av staden till förmån för ett kaotiskt system av vägar och vägkorsningsmaskinerier? Inte om man behåller den princip för huvudvägnätet som ligger däri att lederna skall passera Stadsholmen och Riddarholmen.

Om man betraktar stadens vägnät som en helhet, innebär nämligen ett växande bilantal först att vägar överallt breddas, sedan att de behöva anordningar vid korsningspunkterna, omfångsrika i proportion till antalet fordon, och så följer ytterligare breddningar. Med detta givna vägsystem får man en given kulmination av fordonsmängderna — och åtgärderna för att befordra dem — på en viss plats: i Stockholm vid Gamla stan och de intilliggande delarna av Norr och Söder. Till sist upphör kulminationsområdet att som synes av Washingtonbilden fungera som stad och blir enbart trafikområde.

Har staden någon möjlighet att undgå denna kräfta i sitt hjärta?

Ja, om man tillåter city att vandra från Nedre Norrmalm norrut, men framför allt om man lade huvudförbindelserna för bilar mellan de norra och södra stadsdelarna till trakten av Långholmen, Stockholms demografiska centrum.

Man kan göra det. Man skulle alltså bildligt talat forma vägnätet som ett träd med rotsystemet på Södermalm, stammen liggande vid Västerbron och kronan utbredande sig i Norrmalm. Planerarna har varit inne på den saken, men det krävs tid för att en sådan tankegång skall accepteras.

Civilingenjör svr C-H af Klercker, Stockholms stads stadsplanekontor:

I den här diskussionen så har ju trafikteknikern förekommit någonstades i bakgrunden som den elake gossen Ruda, vilken ställer till med allt bekymmer. Det är ju tyvärr trafikingenjörerna som är bönder i detta schackspel och som skall försöka bereda trafiken plats. Vi måste komma med våra krav och resultatet är ju vad som synes här föga uppmuntrande. Det har här sagts optimistiska ord från stadsplanedirektören och från arkitekt Ahlberg om att vi skall skapa något nytt, något vackert av det nya. Jag är

Trafikleder kan vara fula...

Foto: Stig Olsson.

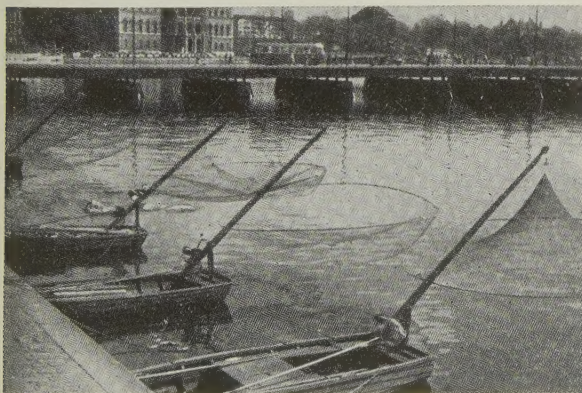


Foto: Alf Bydén.

... eller vackra.

väldigt tveksam om våra möjligheter härtill, i synnerhet nu när Thafvelin nyss lade upp situationen som den verkligen är och kommer att bli när vi får den väntade bilruschen på oss. Vi har nyss avslutat bilsalongen här i Stockholm och man har färskare intryck av vad det kommer att bli så småningom, om alla bildrömmar förverkligas. Jag är allvarligt rädd för, hur vi skall kunna bevara ett uns av denna skönhet, som vi nu talat om, dessa vatten och denna skärgårdsnatur i vår stad i synnerhet om vi fortfar att utbygga staden som vi gör, dvs. bygger söderut mer och mer vilket måste kräva alla dessa broförbindelser som Thafvelin kariktyrmässigt ritat upp. Detta är faktiskt pudelns kärna i detta resonemang. Vi kommer till någonting som liknar det vi såg nyss på bilden av Pentagon Building. I sista numret av vägföreningens tidskrift fanns avbildat något liknande från Detroit med väldiga parkeringsplatser i samband med affärscentrum. Det är verkligen en skrämmande utveckling och hur skall vi kunna klara Stockholms skönhet? Vi vet att generalplanen för stadens huvudtrafikleder är grundad på en trafikmängd av bara en bil per 10 invånare; nu är vi redan uppe i 1 på 13 och vi räknar med att snart få en fördubbling. Vi kommer till det när vi får 5 à 6 invånare per bil eller något sådant, kanske inte i Stockholm men i varje fall i landet i sin helhet. Vi läser stadsrådets uttalanden i dessa dagar om bilromantiken. Det ligger en viss realitet i detta, bilismen tränger på mer och mer. Vi kan förlita oss på kollektiva tra-

fikmedlen, vi hoppas att det skall hjälpa oss en del, men jag tror inte att vi kommer ifrån en oerhörd press från bilismen, både yrkesbilismen och privatbilismen. Vi vet att generalplanens förutsättningar är begränsade och vi kan räkna ut att de trafikleder som generalplanen upptager icke klarar mer än 70 procent av den trafikmängd som skulle vilja komma fram. Hur skall vi då klara oss med enbart dessa trafikleder? — — —

Stadsantikvariens fil. dr Gösta Selling:

Det var egentligen ett yttrande av ingenjör Lundborg som gjorde att jag begärde ordet. Han försvarade ju järnvägsstyrelsen till en del och jag tycker nog kanske att de behöver det försvaret fast jag inte riktigt sympatiserar med hans argumentering i det fallet, men han försökte också trösta oss beträffande den här breda balkbron för järnvägen och det var med ett argument hämtat ifrån järnvägsstyrelsen. Bron skulle ju bli betydligt mindre skrämmande när gatubron byggs bredvid den. Jag undrade om jag verkligen hade hört rätt, finns det personer i ansvarig ställning som kommer med ett sådant nonsens och tror att en bro som skymmer en utsikt blir mindre skymmande om man bygger en lika bred bro framför densamma? Det är en logik som jag i varje fall inte kan förstå, och i det sammanhanget skulle jag vilja påminna om en sak som egendomligt nog inte har kommit fram i den här diskussionen om Stockholms skönhet men som jag tycker man bör påminna om så ofta som möjligt, det är, att den järnvägsbro som vi nu har bara är halva den bro som järnvägsstyrelsen drömmer om att draga fram tvärs igenom Stockholms centrum. De har begärt att bron skall konstrueras så att den kan bli för fyra spår, alltså ungefär dubbelt så bred som den nuvarande, och den är också konstruerad för denna eventualitet. Det förefaller mig som om de som nu håller på och diskuterar Stockholms skönhet bör lägga denna sak på minnet. Jag vet inte hur långt man skall svälja teknikernas och trafikens krav, men jag tycker att när det blir fråga om en järnvägsbro utav dubbla den bredd som vi nu ser växa fram, då har jag åtminstone svårt att svälja den, då stockar det sig i halsen och jag hoppas att alla som är intresserade över huvud taget av Stockholms skönhet i fortsättningen försöker kämpa emot detta projekt.

I det sammanhanget kommer vi också in på det allra svåraste problemet när det gäller saltsjösidan, Blasieholmsleden. När debatten om bro eller tunnel där stod som hetast för nu snart 10 år sedan, så var det ett mycket vanligt argument från brobyggarna att en modern bro blir vacker bara man bygger den tekniskt riktigt. Det kan man ju gärna medge att våra brobyggare har skänkt oss så många vackra broar här i Stockholm under de sista decennierna så att de kunde ha ett visst skäl till en smula övermod, men den sista bron som vi nu ser framför oss, den tror jag har gjort att ingen längre kommer med det argumentet, detta enkla argument att en bro, bara man bygger den tekniskt riktigt, så blir den vacker. Det är ingen som längre kan komma med detta argument och därför tycker jag nog i alla fall att den nya järnvägs-

bron kanske kan ha haft en viss nytta med sig, man kan säga med den gamle prästen, att även en svordom väl nyttjad kan vara till välsignelse. Det skulle ha varit i detta sammanhang mycket intressant att taga upp en del utav de uppslag som Torbjörn Olsson förde fram, men det är väl tiden alltför långt framskriden till, men det är i alla fall en sak som jag skulle vilja beröra och det är frågan om hur broar och vattenbyggnader kommer till här i staden. Om en husägare vid Munkbron skall sätta upp en ljusskylt måste han lämna in ritningar till byggnadsnämnden som inhämtar yttrande av skönhetsrådet, av stadsantikvariern, eventuellt också av poliskammaren och så kanske även överståthållarämbetet yttrar sig i ärendet, men om man bygger en jättelik bro som stänger in utsikten för samma stadsparti för all evighet, då är det strängt taget en affär enbart mellan uppdragsgivaren och entreprenören och det måste man ju säga är ganska otillfredsställande. Torbjörn Olsson tog upp även den frågan och jag skulle vilja understryka den. Skulle inte arkitektföreningen vilja stödja de förslag som byggnadsstyrelsen har framställt om att byggnadsstadgan skall ändras så att det krävs byggnadslov också för broar och tunnlar. Den här järnvägsbron är ju inte den sista bron som kommer att uppföras här i Stockholm, vi har ju Blasieholmsbron och vi har ju alla de broar som Markelius demonstade för oss förra gången, jag tycker inte man skall vara med om att något liknande som det vi nu har fått uppleva kommer att upprepas en gång till.

Foto: Alf Bydén.



Men först: Rädda Tegelbacken.